

Камчатское морское собрание  
Министерство культуры Камчатского края

# КАМЧАТСКИЙ ЛЕТОПИСЕЦ

Выпуск 3

Петропавловск-Камчатский  
Издательство «Камчатпресс»  
2013

УДК 908(571.66)  
ББК 63.3(2Камч)  
К18

**Камчатский летописец. Выпуск 3. — Петропавловск-  
К18 Камчатский: Изд-во «Камчатпресс», 2013. — 544 с., ил.**

ISBN 978-5-9610-0220-1

Третий выпуск историко-краеведческого ежегодника включает пять рубрик. Первая — «Листая пожелтевшие страницы» — воспроизводит воспоминания о дальних походах русских моряков второй половины XIX в. Здесь же опубликован текст популярной брошюры, вышедшей в 1900 г., посвящённой Петропавловской обороне 1854 г. Рубрика «Чтобы помнили» продолжает список погибших в море, начатый в первом и втором выпусках, и включает биографические сведения о некоторых работниках рыбной промышленности и морского транспортного флота Камчатки. Рубрика «История Камчатки в документах» основана на материалах, хранящихся в музее воинской славы г. Петропавловска-Камчатского. В рубрике «О времени и о себе» рассказывается об удивительных судьбах некоторых наших земляков-камчатцев. В рубрике «Из истории освоения Северо-Востока России» охарактеризовано развитие промысла берингоморской наваги.

Большая часть текстовых материалов и иллюстраций публикуется впервые.

Издание предназначено для музейных работников, историков, аспирантов, студентов и всех интересующихся историей освоения Северо-Востока России и Камчатки.

**УДК 908(571.66)**  
**ББК 63.3(2Камч)**

Редактор-составитель С. В. Гаврилов  
Оформление обложки О. В. Осиповой

ISBN 978-5-9610-0220-1

© Гаврилов С. В.,  
составление, 2013  
© Авторы, 2013

## СОДЕРЖАНИЕ

Сведения об авторах .....	4
---------------------------	---

### ЛИСТАЯ ПОЖЕЛТЕВШИЕ СТРАНИЦЫ

<i>Г. Армфельт.</i> Корвет «Варяг». Воспоминания из кругосветного плавания 1863, 1864, 1865, 1866, 1867 г. ....	6
<i>В. Ф. Руднев.</i> Из воспоминаний о плавании на крейсере «Африка» .....	175
<i>В. П. Андриевская.</i> О подвигах русских моряков. Петропавловский бой .....	251

### ЧТОБЫ ПОМНИЛИ

<i>С. В. Гаврилов.</i> Море кормит, море хоронит .....	270
<i>В. А. Бахтин.</i> Моряки-пограничники и сотрудники Пограничного управления ФСБ России по Камчатскому краю, погибшие в море .....	310
<i>С. В. Гаврилов.</i> Камчатские суда и корабли, погибшие вместе с членами экипажей .....	316
<i>С. В. Гаврилов.</i> Краткие биографические сведения о некоторых работниках рыбной промышленности и морского транспортного флота Камчатки .....	320

### ИСТОРИЯ КАМЧАТКИ В ДОКУМЕНТАХ

<i>В. И. Борисов.</i> По реке Камчатке. Год 1959-й .....	399
Экстракт из шканечного журнала, ведённого на транспорте «Двина» в продолжении кампании 1854 года .....	472

### О ВРЕМЕНИ И О СЕБЕ

Место рождения: Охотское море .....	481
<i>Г. И. Матова.</i> Станция рождения .....	483
<i>М. Б. Киле.</i> Мои земляки .....	491

### ИЗ ИСТОРИИ ОСВОЕНИЯ СЕВЕРО-ВОСТОКА РОССИИ

<i>И. К. Трофимов, О. И. Ильин.</i> История и современный статус наважьего промысла в западной части Берингова моря .....	508
---	-----

## СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

*Борисов Виктор Иванович*, историк, краевед, главный хранитель фондов Музея воинской славы г. Петропавловска-Камчатского. Область научного интереса — история населённых пунктов Камчатки. Автор пяти книг, составитель серии сборников «Пойдём ныне по своему Отечеству...» Действительный член Русского Географического общества.

*Быкасов Валерий Егорович*, научный сотрудник Института вулканологии и сейсмологии Дальневосточного отделения Российской академии наук. Специалист в области природного районирования, ландшафтоведения, экологии. Автор свыше ста научных и более двухсот популярных статей по экологии, экономике, природопользованию.

*Бахтин Василий Александрович*, капитан 1-го ранга запаса, служил в морских частях пограничных войск на Северо-Востоке России (на Камчатке). Награждён орденом «За службу Родине в Вооружённых Силах СССР» 3-й степени, медалями «За отличие в охране государственной границы», Ушакова, ведомственными знаками отличия. Член Камчатского морского собрания.

*Гаврилов Сергей Витальевич* — преподаватель мореходного факультета Камчатского государственного технического университета. Области научного интереса: история морского транспортного и рыбопромышленного освоения охотско-камчатского побережья. Автор одиннадцати книг, член Союза писателей России, Камчатского морского собрания.

*Ильин Олег Игоревич*, кандидат физико-математических наук, ведущий научный сотрудник Камчатского научно-исследовательского института рыбного хозяйства и океанографии (КамчатНИРО), куратор математического обеспечения прогнозов института.

*Киле Мария Борисовна*, уроженка старинного камчатского села Ковран, заместитель председателя общественной организации молодёжи коренных малочисленных народов Севера в Камчатском крае «Дружба северян». Окончила Дальневосточный государственный гуманитарный университет. Сотрудник редакции газеты «Абориген Камчатки», автор ряда статей и очерков о жизни коренных народов полуострова.

*Овсяк Галина Ивановна* (в девичестве Матова), доктор технических наук, профессор, старший научный сотрудник, специалист в области металловедения и технологии металлов. Родилась на пароходе АКОфлота «Орочон» в Охотском море. В настоящее время пребывает на заслуженном отдыхе, живёт на Украине (в Киеве), и в Канаде (в Торонто).

*Трофимов Игорь Константинович*, кандидат биологических наук, старший научный сотрудник КамчатНИРО, автор нескольких десятков научных публикаций. Область научного интереса: биология наваги и сельди.

## ЛИСТАЯ ПОЖЕЛТЕВШИЕ СТРАНИЦЫ

*В рамках этой рубрики первой мы представляем книгу «Корвет “Варяг”. Воспоминания из кругосветного плавания 1863, 1864, 1865, 1866, 1867 г.», изданную в Санкт-Петербурге в типографии В. Велинга в 1867 г. Это — путевые заметки молодого русского офицера Густава Фёдоровича Армфельта (1846—1884), по окончании Морского кадетского корпуса совершившего свой первый дальний поход, длившийся более четырёх лет. Он отправился в него, будучи семнадцатилетним гардемаринном, а в ходе плавания был произведён в первый офицерский чин, то есть стал мичманом. В книге автор не просто пересказывает виденное и сожития, в которых пришлось принять участие, но пытается в живой манере, может быть, несколько с присущими молодости экспрессией и максимализмом, осмыслить своё место в жизни, отношение к флотской службе. Он рассуждает и о перспективах развития посещённых стран и народов. Спустя полтора века современный читатель увидит, что некоторые из его прогнозов не сбылись, но многие, напротив, вполне оправдались.*

*Вместе с Армфельтом на борту «Варяга» находился будущий «полный адмирал», с 1903 г. наместник русского императора на Дальнем Востоке, а пока тоже гардемарин, Е. И. Алексеев. Он нам ещё встретится в последующем повествовании уже в качестве опытного моряка — командира крейсера «Африка».*

*Винтовой корвет «Варяг» был построен в 1862 г. в Улеборге (Финляндия). При водоизмещении 2 156 т он имел длину 68,3, ширину 12, осадку 5,6 м. Паровая машина мощностью 662 л. с. обеспечивала ему скорость хода в одиннадцать узлов. Корабль был вооружён семнадцатью бомбическими орудиями калибром 196 мм. Его экипаж насчитывал триста сорок человек. 19 июля 1863 г. «Варяг» вышел в первый поход из Ревеля. В проливе Большой Бельт он соединился с Балтийской эскадрой контр-адмирала С. С. Лесовского и отправился через Атлантический океан в США вместе с фрегатами «Александр Невский», «Пересвет», «Ослябя», корветом «Витязь» и клипером «Алмаз».*

*Прибывшая 12 сентября 1863 г. в Нью-Йорк русская эскадра показала поддержку Россией северных штатов в шедшей гражданской войне. Она помогла упрочить международное положение федерального правительства США и способствовала*

*отказу ряда европейских держав от вмешательства во внутри-американский конфликт.*

*В 1865 г. корвет посетил владения России на Дальнем Востоке, приобретённые в итоге заключения Айгунского трактата с Китаем. В 1866 г. он входил в составе Тихоокеанской эскадры (в это время на нём плывал будущий выдающийся учёный и флотоводец, а пока воспитанник морского училища в Николаевске-на-Амуре С. О. Макаров). В этом году «Варяг» ходил на Камчатку для содействия так и неосуществившемуся проекту американской компании, намеревавшейся связать Америку и Европу телеграфной линией. Моряки гостили в Петропавловске, получив здесь самый радушный приём, надолго им запомнившийся и особо отмеченный в публикуемой ниже книге. В ней же нашли отражение природа полуострова, а также быт и нравы местной населения — камчадалов, коряков, чукчей и тунгусов.*

*В 1867 г. «Варяг» вернулся в Кронштадт. В 1870 г. корабль плывал в Баренцево и Белое моря. В дальнейшем он состоял в учебном отряде и был исключён из списков флота в 1886 г.*

*Оригинал воспроизведенного нами текста некогда принадлежал выдающемуся камчатскому учёному, члену-корреспонденту Академии наук СССР Б. И. Пийпу, а сейчас хранится в уникальной библиотеке Института вулканологии и сейсмологии Дальневосточного отделения Российской Академии наук.*

## Г. АРМФЕЛЬТ

### КОРВЕТ «ВАРЯГ»

**Воспоминания из кругосветного плавания  
1863, 1864, 1865, 1866, 1867 г.**

От Ревеля до Нью-Йорка

В пять часов вечера 19 июля 1863 г. вышли мы с «Витязем» из Ревельской гавани. Куда мы шли, не знал никто. Некоторые догадывались, что идём за границу, но большинство верило мнимому назначению в крейсерство к курляндским берегам. Но ни те, ни другие не были твёрдо убеждены в своих предположениях. В самом деле, корвет торопили приготовлением за границу, послали из Кронштадта в Гельсингфорс без десанта, тогда как другия суда ушли полныя, и, когда мы были готовы во внутреннее плавание, нас не посылали никуда. Надо было думать, что назначение

в Курляндию было сомнительно. Это совершенно оправдалось: выйдя из Ревельской бухты, мы пошли на *WtN* в кильватер «Витязю». Ночью фрегаты «Александр Невский» и «Пересвет» подошли к нам, но на высоте Дагерорта повернули на *NO* и, поставив паруса, исчезли. На другой день наш радеву сделался известным: мы шли в Киль.

Не могу описать моего удовольствия, когда это известие окончательно подало мне надежду поплавать за границей; как хотите, а на первых порах плавание должно было рисоваться светлыми красками; переходы в сорок и пятьдесят дней кажутся пустяками; да они и в голову не приходят часто. Я даже с удовольствием смотрел на горевший маяк на первом иностранном берегу — Готланде. Но я ещё не рассчитывал на то, что каждый порт стоит дорого... И Киль не совсем даром достался: в воскресенье 21 июля задул свежий *NW* и развёл сильное волнение. Корвет качало по десять-пятнадцать градусов, и этот день был мне чистым мучением. На первых порах меня сильно укачало, и я бессмысленно лежал на койке, не понимая, что делалось кругом, и не будучи в состоянии встать. Но это кончилось очень скоро: вечером же качка уменьшилась до незаметной и, проходя близко Борнгольма, на палубе уже играла музыка.

Вместе с Борнгольмом открылся восточный берег южной Скандинавии, но он был виден в тумане, а Борнгольм в разстоянии двух миль был довольно красив. В третьем часу утра 22 июля прошли Рюген, потом Мэн, Фалстер и вступили в Фемербельт. Тут мы увидели два судна, догонявшие нас под парами. На «Витязе» пробил тревогу, зарядили орудия и приготовились совершенно к встрече неприятеля: мы должны были ждать его на каждом шагу; все знают положение дел России во время нашего ухода. Но тревога была фальшивая: вскоре они подняли наш транспортский флаг, и по позывным узнали мы «Артельщика» и «Красную горку». От них мы новаго ничего не узнали: они шли в Бельт и были нагружены углём. Транспорты вскоре ушли.

Случилось что-то в машине, и «Витязь» ушёл вперёд нас, но скоро и мы прошли Лангеланд и, приняв лоцмана, вошли в Кильскую бухту, а в десять часов вечера бросили якорь на рейде, где были уже «Витязь» и «Алмаз», ждавший нас несколько дней, и ещё шведский парусный шлюп. Ночь была великолепная, ясная, тёплая; на рейде каталось множество шлюпок, на которых раздавались песни, и на душе каждого из нас стало, вероятно, полегче. Но могу ли я говорить о Киле?

Это вопрос, на который надо ответить вопросом же: что могу я написать при моём положении и по моим средствам? Мы стоим в порту неделю, две; будешь на берегу и увидишь... что же? Дома и улицы, отели и магазины, да, пожалуй, немного и людей; но тут вы зритель жизни, а не действующее лицо, а потому в самую жизнь никак не вникните, а только увидите некоторые ничтожные внешняя формы ея, а потому и описать можете только что видите, то есть дома и улицы, отели и магазины, и то не как турист. Да разве ещё кое-что, что останется у вас как воспоминание... Вот и всё. Конечно, и это не бесполезно, хотя и не для всех читающих, но писать — хоть следить за судьбою корвета — необходимо. И добро бы постояли, а то, увы! Мы там были два дня! Корвет грузился углём и был облеплен снутри и снаружи купцами и шлюпками. Каждый знал, что скоро выйдем, но куда? Бог весть. Все запасались и только по вечерам собирались во французскую гостиницу; извольте тут осмотреть город. Делать нечего: о Киле не могу сказать ни слова. Но вот в самую темень ночи с 24 на 25 июля мы с «Витязем» снялись с якоря и вышли в Бельт.

На другой день утром мы видим фрегаты «Александр Невский» и «Пересвет» стоящими недалеко от берега и грузящими уголь с виденных нами транспортов. Дело разъяснилось: на «Александр Невском» был начальник отряда контр-адмирал Лесовский, а отряд наш шёл в Нью-Йорк. Вскоре пришёл и «Алмаз». Мы стояли без флагов. Офицерам всей эскадры досталась незавидная доля: не предвидя пятидесятидневного перехода и не имея малейшей возможности и думать попасть на берег, мы не имели почти никакой провизии. В шесть часов вечера хотели сняться, но нашёл туман, и мы опять бросили якорь. В пятом часу ночи 26 июля снялись с якоря и пошли на *N*. В девятом часу утра по сигналу с фрегата «Александр Невский»: «Распечатать секретное предписание», команда была собрана на шханцы; капитан прочёл его: то было предписание Государя Императора. Всякий русский знает, с каким восторгом слышится столь лестное назначение служить передовыми защитниками отечества, и, разумеется, оно было принято громким «Ура!», и музыка проиграла наш национальный гимн «Боже Царя храни». После этого был молебен.

В этот день мы прошли Бельт и на ночь снова бросили якорь. На другой день вступили в Категат. Вечером 28 июля вступили под паруса и вскоре вошли в Скагеррак. Задул свежий ветер, мучительная качка опять начинала уничтожать во мне всякое сознание, и к моему несчастью, при противном ветре мы лавирова-



ли пять дней, пока не вышли в Немецкое море. Выйдя в Немецкое море, мы легли на *NW*, чтоб выйти в океан, обогнув северные берега Великобритании. «Алмаз» исчез в Скагерраке, показавшись раз в Немецком море и затем уже не показывался. Мы шли без флагов и по сигналу адмирала должны были смотреть на него: при встрече с судами какой нации флаг он подымет. Я не совсем понимал, что это значило: встречались датския суда, и адмирал подымал русский флаг.

Хотя мы прошли Немецкое море скоро, свежими попутными ветрами, но качка, довольно значительная, преследовала нас всё время. Ветер разведёт волнение, а стихнет — пойдёт огромная зыбь, и изредка в хороший бакштаг она уменьшалась до пяти градусов. Я потому так жалею на качку, что она не давала мне остановиться ни на какой мысли, пока я к ней совершенно не привык, и не давала возможности удовлетворить моему желанию посмотреть всё, что было ново. Увидят ли стадо морских свинок, или моллюсок, позовут смотреть, а у меня не хватает сил выйти наверх... Но, привыкнув к ней, я вдоволь насмотрелся и свинок, и моллюсок, и светящуюся воду за кормой, и северное сияние, изредка показывавшееся...

В ночь с 4 на 5 августа развели пары и при совершенно стихнувшем ветре пошли между Оркадскими и Шотландскими островами. Мы проходили довольно близко к островку, лежащему между ними, но посмотреть было нечего: всё, что было видно, — это голыя скалы, поросшие мхом. Издали виднелись обе группы. Вскоре мы вошли в Атлантический океан. Он нас встретил недружелюбно: свежий противный ветер, огромное волнение, с трудом позволявшее действовать машиной, и туман. Брызги ударявших волн обдавали палубу, и наверху было скверно. Тут только я представил себе удовольствие пройти здесь между небом и водою дней тридцать-сорок, а оказалось и все пятьдесят. Эта мысль почему-то не беспокоила моего воображения раньше...

Да, «хорошо ты море, кипящее бурю и с ревушим и стонушим ветром, валами, медленно и величественно ходящими, как горы, и вдохновляющее душу моряка-поэта, со смелостью и уверенностью борющагося с тобой. Хорошо ты море в ясную, тёплую тропическую ночь с тихим и ровным пассатом. Хорошо ты, море, в мёртвый штиль, когда ты гладко, как зеркало, и величественная океанская зыбь качает моряков». Хорошо ты, море, когда подумаешь о тебе, сидя пред камином в тёплом и сухом кабинете... Но хорошо ты, море, и тогда, когда простоишь шестичасовую вахту наверху при

свежем противном холодном ветре с дождём — тогда уж прелестям твоим нет конца. Продрогший и промокший до костей вахтенный начальник с нетерпением достаивает восьмую склянку. И вот в надежде пообедать и улечься спать в тёплой и сухой каюте спускается вниз и идёт переодеться. С трудом отыскивает сухое бельё и платье в промокших от текущей палубы комодах и садится за стол. Вот подали ему суп; он берёт тарелку в одну руку, ложку в другую и, балансируя, чтоб не вылить суп и самому не свалиться со скамейки, кой-как съедает половину. Но вот розмах посильнее, и вторая пара штанов не ожидавшего этой оказии вахтенного начальника должна будет выжиматься от супу. Он оставляет тарелку и хватается за салфетку, чтоб обтереться, и нехорошо установленная палочками перечница или солонка летит ему в грудь... Поэтично ты, море! В особенности в качку! Но вот он идёт в каюту, ложится спать и уж дремлет, как капля просочившейся сквозь конопатку воды безжалостно опускается ему на нос; он вскакивает — а огромная волна вкатилась на верхнюю палубу и, шумя у шпигата, протискивается во все щелья — и койка бедного вахтенного начальника представляет лужу. «Чтоб-те пусто было!» — говорит он и ложится на диван в кают-компани; но вот опять сильный розмах — и, неудержимый ничем, он летит под стол... Красиво?

Переход наш по океану до Нью-Йорка был весьма замечательен: три тысячи миль в пятьдесят дней! Бывает и хуже, но ведь это у купцов! Несчастныя парусныя суда, которыя в двадцати милях от берега в мёртвый штиль могут прокачаться две недели, а эскадра наша, состоящая из новых, отборных судов, должна же была чем-нибудь отличаться от них. Но, разводя пары только при выходах и входах на рейды, мы были совершенно те же купцы. Трансатлантические пароходы английских компаний делают этот переход в одиннадцать-двенадцать дней. Из всех пятидесяти дней мы имели четыре-пять дней попутные ветра, а остальные лавировали всевозможными ветрами, вгонявшими зачастую в два рифа (риф — ряд завязок у паруса для уменьшения его площади во время усиления ветра. — *Ред.*). Дожди и шквалистые ветра испытывали наше терпение; мы видели солнце раз в неделю. Что прикажете делать в свободное от службы время?

Нас, гардемарин, было тринадцать человек; мы помещались в каюте длиною пятнадцать, шириною двенадцать и высотой шесть футов (фут равен 0,305 м. — *Ред.*)! Можете себе представить эту жизнь?! Но привычка — вторая натура: скоро мы сжились с этою

жизнию, и однообразно текли наши дни один за другим. Мы не раз собирались на наших клеенчатых, полуизорванных диванах в хор, и без всякаго строя, но, право, с полным чувством запевали:

*Нелюдимо наше море,  
День и ночь шумит оно.*

В самом деле, с каким нетерпением должны мы были ждать прихода в эту блаженную страну, в Нью-Йорк! Да и как не ждать его? Выйдя в океан таким случайным образом, мы не запаслись ничем. И солонина с макаронами, и макароны с солониной, да горох и капуста, да по праздникам кусочек поросенка в продолжении пятидесяти дней, как хотите, надоест даже самому терпеливому немцу, а не только нам. А какие удовольствия впереди: посмотреть Нью-Йорк, познакомиться с Новым светом. Но судьбе угодно было и этот гнусный переход оставить не без всяких воспоминаний.

Нечего и говорить о том, какое неприятное впечатление производит на судне покойник; а тем более в море. Это давало повод в былые времена к разным предрасудкам, но теперь, благодаря Богу, остаётся только неприятным впечатлением. В первый раз я испытал эту неприятность, когда 16 августа матрос Ф. Семёнов, крепивший брамсель (третий снизу парус. — *Ред.*), упал с брам-реи на палубу, повредил голову, сломал о кнехт становой хребет и моментально умер. Работая, он держался за лапку рубашечнаго гордения, которая оборвалась, вероятно, по ветхости и худому качеству троса. На другой день его зашили в койку, положили балластину в ноги и после молитвы вынесли наверх, где караулом и музыкой отданы были последние почести званию воина, и из ретираднаго порта (отверстия для кормовой пушки. — *Ред.*) выкинули в воду. Как неприятен этот всплеск воды...

24 августа заревел страшный ветер, вогнавший нас во все рифы и заставивший спустить брам-стенги (верхние части мачт. — *Ред.*), но он вскоре стих. В полночь на 26 августа адмирал делает сигнал: «Развести пары». Капитан не поверил, ибо не было никакой причины к подобному приказанию, и велел сжечь фальшфейер в знак непонимания сигнала, но сигнал был повторён, и эскадра развела пары. Нашёл туман, суда исчезли. Утром разчистилось, и кругом нас уже не было ни одного судна, однако скоро мы нашли наши фрегаты, но «Витязь» пропал. Дело разъяснилось: на флагманском фрегате увидели пять зелёных огней (которых, впрочем, никто больше не видал). Так как мы с часу на час могли ждать встречи с неприятелем, существование котораго мы должны были

всегда подозревать, то там и подняли эту тревогу и продержали команду всю ночь у орудий, в то время как на прочих судах, недоумеая, спали преисправно. О каждом судне велено было давать знать, и только «Пересвет» видел три судна вместе, что, впрочем, пожалуй, признак военных судов. «Витязя» не нашли.

30 августа пополудни дувший целыя сутки крепкий ветер от *O* дошёл до степени шторма с страшными порывами (он был сильнее, чем 24 августа). Барометр быстро падал. Волнение доходило до двадцати футов, как и 24 августа, но корвет летел по тринадцать-четыренадцать узлов, качаясь до двадцати градусов, при марселях во все рифы и спущенных брам-стенъгах. Ветер этот чрез *N* перешёл к *WSW*. Вечером слышны были выстрелы на *W*. Туман скрыл от нас эскадру. Видно было молнию, и огни играли на громоотводах. Ночью 31 августа увидели огонь на *NW*, ответили фальшфейером, повторили три раза, но судно исчезло. Ветр снова поворотил к *N*, барометр пошёл вверх, и, наконец, стихло. Небо прочистилось, но мы уже были одни, и, несмотря ни на пушки, ни на фальшфейеры по ночам, никого не нашли.

Ночью 1 сентября на наш выстрел услышали ответ перед носом и увидели две ракеты. Мы пустили ракету и видели по временам огни. Вскоре увидели фальшфейер и ракету; мы показали свой позывной номер, повторили его ещё раз с лозунгом, но судно исчезло. Мы развели пары и пошли на *W*, но все попытки отыскать эскадру остались тщетными, и мы прекратили пары и вступили под паруса. К полночи на 2 сентября ветер начал сильно свежеть и барометр быстро падать. Воздух сделался удушлив — признак плохой. Мы были настроены уж раньше к ожиданию чего-нибудь недобраго, и электромагнитные звонки наши звонили сами, что признак ненормального состояния атмосферы. Едва успели взять все рифы, убрать паруса и спустить брам-реи, как уже ревел сильный порывистый шторм, оказавшийся по своим переменам румбов ураганом, в котором мы находились в северной половине. Шторм от *SO* чрез *O* перешёл к *N*, и довольно скорое изменение румбов показывало, что мы не очень далеко от центра. Решено было лечь на правый галс (ветер дует слева. — *Ред.*) в полный бакштаг (курс под тупым углом к направлению ветра. — *Ред.*). Понадобилось спуститься; хотели крепить грот-марсель и крьюсель (марсель на последней бизань-мачте. — *Ред.*), но уж было поздно; шкоты (снасть, притягивающая нижнюю часть паруса. — *Ред.*) зажало, стропки гитовых (снасти для подбора кверху нижних углов паруса при уборке. — *Ред.*) лопнули, и мы раз-

резали марсея (вторые снизу прямые паруса. — *Ред.*). Достаточно было маленькой дыры ножом, и оба марсея, изорвавшись в клочки, начали выхлестывать с таким треском, что совершенно похоже было на треск дерева и, стоя наверху, заставляло опасаться за брам-стенги, которые не успели спустить, и которые гнулись, как щепки. Высота волн превышала сорок футов, вода ходила по всему корвету, розмах был до сеток, несколько раз черпали бортами, люки наглухо закрыты, и при слабо вытянутых вантах (тросы, крепящие мачты и стенги по бортам. — *Ред.*) мачты сильно ходили, так, что когда одни ванты вытягивались в струну, другие ложились дугой.

В восемь часов утра я вышел на вахту на мостик. Ветер прижимал к поручням. Надо было держаться обеими руками и, разставивши ноги, как у треножника, смотреть в компас. Холодный ветер умерялся банею тёплой воды Гольфстрема (мы были около Нью-Фаундлендской банки), обдававшей поминутно с ног до головы. Положение было, как хотите, незавидное. Зато вслушайтесь в этот отчаянный рёв и свист ветра, и не без сильного впечатления пройдёт эта дикая музыка, если в вас есть хоть искра души. Всмотритесь в эти валы, если вы способны понимать и сочувствовать величю. Что пред ними корвет наш? То не видать ничего, кроме двух громадных гор по обе стороны, и страшный вал катится к носу: вот так и затопит. То, как лёгкая утка, всплывёт он на волну, и вы видите бешено кипящее море, то ударит в корму, корвет задрожит, ляжет на бок, и только пена от быстрого хода разлетается в обе стороны. Может быть, вам смешны эти увлечения, но тогда и Бог с вами...

Но вот сильным розмахом вышибло шлюпбалки из гнёзд и следующим оторвало полубарказ, и он повис на одних таях. Их обруббили, и дальнейшая судьба его будет известна или тем, кто счастливо найдёт его, или морю и небу...

В девять часов барометр пошёл вверх — на душе легче. Лопнул штуртрос (трос, соединяющий румпель, то есть рычаг, управляющий рулём, со штурвалом. — *Ред.*), и сорок человек начали править таями (тросами, пропущенными через систему блоков для облегчения тяги. — *Ред.*). Около двух часов пополудни ветер зашёл, и по ошибке рулевого корвет кинуло на левый галс, как раз к центру урагана. Поставили фор-трисель, положили руль на борт, но корвет не трогался. Так мы лежали до четырёх часов, когда положили брезент на фор-ванты, и корвет послушался: скоро мы опять лежали на правом галсе. Ветер начал стихать, и удалось

спустить брам-стенги. Можете себе представить, что было внизу: в хорошей русской бане легче было бы дышать на полке!

Обед и ужин состояли из селёдки и кислой капусты, прозванной по этому случаю «шторм-капустой». Еле-еле сварили чай. Течи не оказалось; только бимсы настолько тронулись, что лопнула краска в стыках. На другой день уж стихло; переменяли изорванные марселя и поставили их во все рифы. Утром 5 сентября уж был штиль. Мы развели пары и пошли по курсу. Увидали судно впереди под парусами. Мы быстро приближались к нему. Оно подняло русский флаг — это был «Витязь». Мы подошли вплотную, прекратили пары и, поставивши паруса, уже шли вместе, тоже имея обстоятельства весьма неблагоприятные и иногда свежий ветер.

11 сентября развели пары. Утром 12-го приняли лоцмана. Первый вопрос был, всё ли покойно, нет ли войны? А затем об урагане. «О, был сильный ураган», — отвечал прехладнокровно янки. Пополудни 12 сентября мы бросили якорь на нью-йоркском рейде. Там стоял фрегат «Ослябя», французский корвет и пароход. На другой день вошли наши фрегаты, «Александр Невский» был под флагом адмирала. Бросив якорь, адмирал отсалютовал нации двадцатью одним выстрелом. Вечером крепость ответила тем же.

### Нью-Йорк. Чизепиский залив

То, что у нас известно под общим именем Нью-Йорка, состоит из трёх отдельных городов: собственно Нью-Йорк, расположенный на длинном и узком острове Manhattan между Гудзоном, или North-river и East-river, которые соединяются между собою судходным каналом Harlem river, Jersey-city по другую сторону Гудзона и Brooklyn по ту сторону East-river. Brooklyn и Jersey можно назвать предместьями Нью-Йорка, хотя они каждый отдельно — огромные города, и американцами не смешиваются, а считаются все три отдельными. Jersey-city даже не принадлежит Нью-Йоркскому штату, но, отделяясь от него только шириною реки, как-то кажется одним общим. Но что я скажу о Нью-Йорке? Лишнее будет говорить, что это великолепный город с восемьюстами тысячами жителей — это знает каждый. Сравним его лучше с Петербургом.

Весь город, удивительно правильно выстроенный, прорезывается по длине великолепной улицей — Broadway. Это — Невский проспект. Она совершенно переполнена богатыми магазинами,

которым, пожалуй, немного уступят магазины Невского проспекта. Огромные пяти-шестиэтажные дома ея, имеющие по этажу или по два под землю, тянут её на расстоянии четырёх с половиной миль. Почти параллельно ей идут Avenue первая, вторая и т. д.; из них некоторые, например, пятая, немного уступают Broadway по зданиям, но уже не переполнены магазинами и менее оживлены: несколько легче ходить по тротуарам, на которых по Broadway подчас придётся и проталкиваться. Перпендикулярно им идут Streets — сперва с названиями, потом просто под нумерами — это уж совершенно простые улицы, гораздо грязнее, уже и некрасивее петербургских улиц, и чем дальше от устья, тем хуже и хуже. Но если Невский проспект и уступает немного Broadway, зато Петербург гораздо ровнее: хороших улиц больше, и большинство улиц гораздо лучше, и не так видна разница, как между Broadway и какою-нибудь Greenwich Street.

По всем улицам движется огромное количество дилижансов (на многих — по рельсам), в которых за пять сентов можно было чуть ли не объехать город кругом. В середине города расположен громадный парк (Central Park), по уверениям жителей, наибольший в свете (что, впрочем, совершенная нелепость — наш царско-сельский парк гораздо больше), но ещё только начинающий своё существование. Отели Нью-Йорка недаром пользуются всемирною известностью — это действительно верх совершенства: благоустройство доведено до *non plus ultra*. Но вот в чём Петербург бесконечно превосходит Нью-Йорк — это театрами. Смешно было бы сравнивать американские театры с французскими, немецкими, а уж подавно с петербургскими, превосходящими, как говорят, даже итальянские и лондонские.

Мы стали в North-river. Быстрое движение по всевозможным направлениям пассажирских пароходов — совершенных домов, непременно белых и часто с четырьмя трубами, во все концы, и ferry (паромы. — *Ред.*) вместо мостов между Нью-Йорком и Jersey-city, и сильное течение делают проезд с рейда на берег весьма затруднительным. Пристаёте к отвратительной пристани с каким-нибудь скверным деревянным трапом и выходите на берег. Жиды-факторы, говорящие чистым русским языком, встречают вас и предлагают свои услуги. Мы съехали первый раз в военных сюртуках, за неимением штатского, и почти бегом отправились на Broadway, чтоб не так долго быть преследуемыми взорами любопытных янки, в первый раз видевших русских, и криками мальчишек, вроде «Russian clean boots!». Завернули в великолепный магазин готового платья,

в котором переоделись, и уже свободные от взоров пошли по улице. По обе стороны роскошные отели, великолепные магазины — так и тянет завернуть.

Входим в отель. Кругом огромного количества столов разсе-лись янки; кто сидит просто и читает газету, отплеываясь в обе стороны и задравши ноги выше головы. Кажется, ему хоть трава не расти. Кто запивает завтрак стаканом brandy and water и прочим. Мы уселись за какой-то стол на бархатные диваны и потребо-вали что-то по карточке. Множество слуг в белых куртках бегают взад и вперед, и по окончании завтрака или ужина являет-ся на стол картонный билетик с печатным номером вроде 5.20, по которому вы платите у мраморного стола с рюмками и пирожка-ми. Даже и тут уж виден янки: всё просто и удобно. Ваше дело сесть, сказать или показать пальцем на название какого-нибудь блюда, а прочее сделается как-то само.

Потом пошли мы по магазинам, завернули в ванны. Кто после Петербурга в первый раз входит в американскую ванну и парик-махерскую (что неразлучно одно с другим), то непременно захо-чется улыбнуться. Посмотрите на этаго янки, что уселся в углу на высочайшем кресле, и, задрав ноги к потолку на нарочно устроенных подставах, преважно смотрит в зеркало. Попробуй-те угадать, об чём он думает? Занят ли он чем, решает ли он, может быть, судьбу Америки, мечтает ли он себя президентом, или он ни о чём не думает. Посмотрите, как парикмахер растре-пал ему волосы и из множества бутылей и склянок так и подли-вает ему по очереди на голову и обеими руками месит волосы. Приятна, что ли, ему эта головная баня? Да, попробуйте угадать по физиономии.

А что за движение на улицах после Петербурга! Если б вы не знали, что вы в Америке, вы бы могли решить что... да хоть бы — пожар. Проследите за каким-нибудь прохожим, куда он шагает в своих плосконосых сапогах? Если он идёт из дома в «business», вы его не поймаете. Разве он завернёт в «Oyster Saloon» и в пол-торы минуты порешит дюжину устриц и выпьет стакан «lager beer», и закатывает дальше, поглядывая на часы, или махнёт ру-кой и присвистнет одному из тысячи stage'ей и почти на лету вскочит в него. Если же он возвращается из office'a, он завёрты-вает в отель пообедать, поиграть на бильярде, прочесть газету... Вот леди какая-нибудь переходит улицу. Её ведёт полисмен под руку, с палочкой в руке, и свистком останавливает всё — и воз с товарами, обещанными к сроку, и дилижанс с нетерпеливыми



пассажирами... Чего-чего не делает палочка полисмена! Вот и этаго нигде не увидите, кроме Америки.

Находившись, и мы сели в стедж (вагон общественного транспорта. — *Ред.*). Вдруг стедж остановился: входит леди, но уж, как нарочно, места нет. Ближайший кавалер встаёт и, держась за поручни, простаивает всю дорогу, да ещё леди ему даёт десять сентов, и он обязан прождать у колокольчика, пока дадут сдачи. Пренеприятная статья, а приятно её видеть. Выходит джентльмен — он только поедет немного тише, выходит леди — опять full stop — что ни шаг — везде виден янки.

Приём, сделанный жителями Нью-Йорка эскадре нашей, как первым русским, выше всяких описаний. Тут выразилось полное, не натянутое сочувствие двух молодых великих наций, занятых в одно время величайшим делом: свободой народонаселения. Это обстоятельство выражалось во всех многочисленных спичах, которые все ставили его как естественное доказательство неподдельного радушия, с которым нас встречали везде, хотя разница в системах управления России и Соединенных Штатов, как они сами выражали, так велика, что, казалось, должна была значительно противодействовать соединению обеих наций. Вся пресса заговорила о нас, описаниям и догадкам не было конца. Самым первым объяснением столь неожиданного прихода русских, в первый раз явившемся в какой-то газете, было, что Россия хочет показать своё сочувствие северным штатам в их деле с сепаратистами. Но это, несколько забавное, мнение скоро уничтожилось, и вот в «New York Herald» уже объясняется наш приход собственным положением дел России, причём янки не упустили случай послать несколько угроз торговым флотам ненавистных англичан.

Не успели фрегаты стать на якорь, как ferrу с многочисленной публикой, проходящие близко от нас и «Александра Невского», проходили поближе, и раздавалось: «Ура»! То же повторялось часто и с пассажирскими пароходами, летавшими по всем направлениям, и иногда отдельные пароходы с любителями окружали все суда с музыкой и «ура». На четвёртый или пятый день прихода офицеры эскадры были приглашены осматривать крепости и укрепления по Гудзону. Пароход подошёл к флагманскому фрегату, принял адмирала и офицеров и поднял на носу огромный русский флаг.

Я не участвовал при этом осмотре. Знаю только, что крепости не раз салютовали этому флагу, и американцы указывали на многие форты, выстроенные по образцам русских. Через несколько

времени офицеры эскадры в полных мундирах были собраны на «Александре Невском». В числе их был и я. Ждали парохода с лордом-мэром и огромной делегацией — нам хотели сделать официальный приём. Пароход подошёл; шлюпки с фрегата перевезли делегацию. При входе на шканцы (шканцы, часть палуб между грот и бизань-мачтами, почётное место на корабле. — *Ред.*) музыка фрегата играла «Jankee Doodle». Все спустились в каюту адмирала. Разлито было шампанское, и начались речи. Предложен был тост за американскую нацию, вместе с тем спущен сигнал, по которому по второй пушке адмирала вся эскадра с поднятыми флагами, нашим и американским, салютовала двадцать одним выстрелом. Предложили тост за императора, потом за президента Соединённых Штатов, и в обоих случаях опять та же церемония. Речь эти были потом напечатаны. Особенно хороша была речь адмирала Фарагута: «The memory of Peter the Great — founder of the Russian Empire, and George Washington — founder of the American Republic».

Не правда ли, эти несколько слов гораздо скорее могут внушить благоговение пред памятью этих двух колоссальных личностей, чем всякая напыщенная речь, переполненная громких фраз, которых нам приходится слышать так много? И какая величественная параллель! Вашингтон сделал больше своему отечеству, но сделал ли бы он то, что сделал Пётр, если б был на его месте?

Сжегши тысячу двести фунтов (русский фунт равен 408 г. — *Ред.*) пороха, все мы отправились на пароход, который с поднятым русским флагом привёз нас на край Broadway (дальний). Приставая, нас встретил национальный салют. Мы разделись по четверо в великолепные коляски; впереди ехал мэр с адмиралом, потом офицеры и делегация; по обе стороны каждой коляски шло по четыре полисмена. Поехали по Broadway. По левую сторону шествия стояла двадцатитысячная милиция города. Военная музыка раздавалась по всему Broadway. Преклонялись знамена. Дома украшены русскими и американскими флагами и во всех окнах, полных, как ложи театра, махали платками и флагами; шляпы одевать не приходилось.

Подъезжая к City-Hall, центру лучшей части города, нас встретил опять национальный салют, и нас привезли к зданию городской думы, пред которым был выстроен помост из досок, и милиция, регулярная и иррегулярная, проходила мимо нас парадом. Говорить ли об этих войсках? Как-то не хочется. Скажу только, что когда какой-то господин, пришедший, должно быть, в восторг

и от этой невидали, обратился ко мне с наивным вопросом: видали я когда-нибудь такие полки, я не в силах был удержаться и улыбнулся. «О, разумеется, никогда не видал», — пришлось мне ответить. Но вот проходит довольно стройный баталион, которого янки, видно, сильно ждали: он состоит из миллионеров и капиталистов, и с помоста раздался шум одобрения. После парада мы вошли в залу губернаторов, где публика проходила мимо нас, как бы знакомясь, и говорились спичи. Потом разъехались по судам. Описывая этот приём, янки писали, что они так принимали только японских послов и принца Валийского.

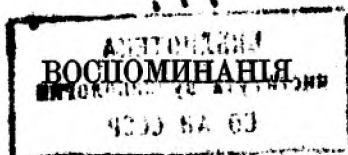
Был я ещё в театре, данном complimentary русским офицерам. Давался какой-то водевиль, и актриса ходила по канату над головами публики. Это, кажется, была спекуляция — соломинка, за которую ухватился утопающий театр.

Затем дали огромный банкет в Astor House. Приехали мы туда часов в семь вечера. При входе оркестр играл «Боже Царя Храни». Зала гостиницы была великолепно убрана. На стене красовались два орла: русский (признаться, весьма некрасивый) на жёлтом щите, и американский на синем. Обед был, как водится по «bill of fare», блюд около пятидесяти. Девять спичей, из которых вторую говорил адмирал, были более чем невыносимы: их оловянные звуки клонили ко сну, особенно тех, кто немного понимал в них, а и подавно тех, кто совсем не понимал. Каждая спичь кончалась тостом. После тостов за императора и президента маленькая батарея в самой зале салютовала по двадцати одному выстрелу, и игрались гимны. Разъехались часу во втором. На этом банкете участвовало около двух тысяч человек. Какая-то газета изчисляла потом число вышедших материалов: одних устриц съедено двенадцать тысяч. В этом, кажется, мы, русские, мало были виновны.

Затем я участвовал при осмотре богоугодных заведений: госпиталей, тюрем, рабочих домов, сиротских домов и сумасшедшего дома. Всё это помещается на отдельных островках, куда вход запрещён. Бывшие с нами офицеры были там в первый раз. Все эти здания удивительно чисты. Это надо сказать не в виде общей фразы и не потому, что так принято говорить. Когда мы проходили в сиротских домах, несколько сот мальчиков, белых и чёрных, пели гимны. С каким сочувствием смотришь на эти заведения! Последний нищий и выучится, и будет полезен; только изредка увидишь старика на улице в цилиндре, на котором роковая надпись «I am blind» даёт ему обильное дневное пропитание; в другом виде вы не встретите нищеты.

В. Пийпа, Инст., 3 декабря 1946  
510.2114  
А-83

# КОРВЕТЪ „ВАРЯГЪ“



## ИЗЪ КРУГОСВѢТНАГО ПЛАВАНІЯ

1863, 1864, 1865, 1866, 1867 г.

—••—  
Г. АРМФЕЛЬТА.

X

276

С. ПЕТЕРБУРГЪ.

1867.

Титульный лист с автографом Б. И. Пийпа и заключительная  
Института вулканологии

Годъ.	Въ кампаніи.	На	Въ	
		якорѣ.	морѣ.	
		дней		
1863	6 м. 22 д.	173	63	Вымпель поднять 9 Мая.
1864	13 м. 2 д.	170	196	На якорѣ на переходѣ 52 дня отъ Н. І. до 1-го Января пройдено 22,000 м. въ 174 д. (по 5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> уз.)
1865	13 м. 1 д.	290	75	Въ Нагасаки 145 д.
1866	13 м. 1 д.	240	125	Въ Нагасаки 121 д.
1867	5 м. 10 д.	66	83	Отъ Нагасаки до Порте- мута пройд. 16,000 м. въ 112 дней (по 6 уз.)
	51 м. 8 д.			Вымпель спущенъ 31 Мая

## ОГЛАВЛЕНІЕ.

Отъ Ревеля до Нью-Йорка . . . . .	3
Нью-Йоркъ. Чизеписскій заливъ . . . . .	15
Отъ Нью-Йорка до Нагасаки. . . . .	50
Японія . . . . .	89
Сибирь . . . . .	161
Гонгъ-Конгъ . . . . .	189
Камчатка. Охотское море . . . . .	209
Обратный путь . . . . .	237

страница книги Г. Армфельта из собрания библиотеки  
и сейсмологии ДВО РАН

Выходили мы из сумасшедшего дома. Я шёл с В. Какой-то старик таинственно подошёл к нему и, держа обеими руками что-то, по-видимому, драгоценное, подаёт ему. В. ошалел, и безсознательно принял. «Two thousand guineas!» — произнёс старик тихим, таинственным голосом и скрылся. Мы остановились: в руках его был черепок, но уж некого было благодарить за него. Видно, дорожки встали ему две тысячи гиней...

Было и ещё много приглашений, в которых я не участвовал: скачки, осмотр адмиралтейства и заводов (вот это жаль!), огромный бал в Musical Academy, на котором участвовало до четырёх тысяч публики и прочее. Но наибольшее удовольствие, доставленное нам жителями Нью-Йорка, принадлежит, бесспорно, компании Daniel Drew, Watts Sherman & Co. Она доставила нам случай экстренно и без малейших издержек быть на Ниагарском водопаде.

10 (22) октября большая половина офицеров эскадры (по жребию) собралась на большой речной пароход «Daniel Drew». В восемь часов утра мы отвалили с поднятым на носу русским флагом и пошли вверх по Гудзону. Живописны для художника берега этаго американскаго Рейна! Как хорош был наш белый дом со своим балансиром, летевший по двенадцать узлов по гладкой реке! Почему-то мне особенно приятно вспомнить эту поездку. Нам хотели показать академию в West Point, но так как пароход, назначенный для нас, опоздал, и мы шли на пассажирском, то остановиться не могли, и, проходя West-Point мимо, нас только проводил салют. Пройдя сто сорок пять миль, мы вечером пристали в Albany, столице Нью-Йоркского штата, небольшом, но красивом городе, и поместились в великолепной гостинице Delavans House, у самой железной дороги.

На другой день утром нас посадили в президентские вагоны, и экстренный поезд повёз нас по New-York Central Railroad. Если встречалось что-нибудь любопытное, поезд останавливался, все выходили смотреть, и потом продолжали путь. Стечение народа на станциях было, как и следовало ожидать, огромное. Вбегали на несколько минут, чтоб успеть переговорить несколько слов с кем-нибудь, и убегали; встречались и поляки (а может быть, и жида), и полужабытым русским языком говорили «здравствуйте, добрый день» и т. п. На полном лету мы перебежали по очереди в передний вагон, где а la fourchette закусывали и запивали шампанским. Прошли Буффало — довольно значительный город, знаменитый Suspension Bridge, и вечером прибыли к водопаду и поместились в гостинице Catarract House, у самага берега.

Сколько отрадных и тяжёлых дум наводит на человека величественная природа! Какое же впечатление должно было произвести величественнейшее из её явлений? Сколько дум наводит этот вечный шум, эта необъятная масса, падающая с громадной высоты, эти брызги, поднимающиеся в виде облака! Скольких веков, каких времен был свидетелем этот великан? Он шумел, когда дикие сыны неизвестного континента с луком охотились за хищным зверем, он шумел, когда первые европейские поселенцы впервые удивились его красоте; он шумел, когда родился великий Вашингтон и освободил от ненавистной метрополии миллионы народа, из которых образовалась величайшая нация; он шумит и теперь, когда железные дороги привозят несметные массы удивляться его величию... Но к чему эти возгласы? Кто видел водопад, тому они бессильны, а кто не видел, тому я безумен передать его впечатление...

12-го и 13-го числа мы осматривали его. Как известно, он имеет два падения: американское в сто пятьдесят футов и канадское в сто шестьдесят три фута. На канадском падении выстроена башня, на которую ведёт мостик. Несколько башен с круглыми (очень ветхими) лестницами дают возможность спуститься по крутому берегу реки вниз, также, как и отлогая лестница с помостом, спускающимся и поднимающимся воротом, у спуска которой есть перевоз в Канаду. Говорят, что есть проход под канадским падением по ущёсу, и что какой-то артист будто бы прошёл его, и, скрывшись под водопад с канадской стороны, вышел живой с американской. Рассказывают также, что какой-то англичанин из непреодолимого желания испытать чувство при падении с такой высоты, бросился в озеро и спустился по водопаду в свою могилу. Здесь же имел конец и знаменитый Блонден. При стечении огромного количества зрителей он прошёл водопад по канату; какой-то джентльмен непременно хотел испытать это удовольствие и попросил акробата взять его на спину; тот согласился и довёз его, но снявши своего спутника с плеч, он увидел его с синею физиономиею и без чувств; однако он ожил, и поклялся, что если б ему предложили весь капитал Ротшильда, он бы другой раз не сел ему на спину. Но вот на другом представлении Блонден на полдороге откупорил бутылку портеру и осушил её. Публика настоятельно потребовала повторения: он дошёл до половины, откупорил бутылку, но судьбе угодно было оставить портер не питьим: артист потерял равновесие и с тех пор покоится в достойной себя могиле. Недавно, впрочем, по отлоному падению, между канадским и американским, пароход, предварительно приготовившись, спустился

из озера в реку и служит компании на Онтаро, выигравшей его таким образом.

Осмотревши со всех сторон водопад, мы вернулись в гостиницу. Какой-то джентльмен подошёл ко мне и вместо того, чтоб спросить, как мне понравился водопад, спросил, люблю ли я англичан. Полагая, что это был истый янки, я отвечал, что терпеть их не могу. Как же я сконфузился потом, узнавши, что это приезжий из Канады англичанин!

13-го числа был экстренный поезд, возивший нас осматривать высокие берега Ниагары. Это, действительно, стоило экстренного поезда: как змея извивается она между крутыми и высокими берегами. Также осматривали Suspension Bridge и другой, висячий же, несколько дальше, но только пеший. Suspension Bridge, действительно, удивляет смелостью своей постройки: на десяти железных канатах, протянутых на четырёх каменных башнях на длине 1 045 футов висят два моста; по верхнему идёт поезд железной дороги, по нижнему ездят на лошадях. Брызги водопада видны с моста — это расстояние сорок миль. Тогда же мы ездили в индейскую деревню и осматривали знаменитый обрыв, с которого в войну за независимость было спущено триста человек англичан.

Но приятнейший отдых после корветской жизни пришёл к концу. 14 октября мы поехали по New York Central RR (железной дороге. — *Ред.*) в Буффало, где пробыли два часа. Оттуда по Erie RR на украшенном флагами и штандартами поезде отправились в Эльмиру. Огромный русский флаг развевался на отеле, куда нас привели ночевать. Эльмира в сравнении с Ольбани и Буффало — просто дрянь, но, будучи русскими, мы и там провели время отлично. На другой день прибыли в Jersey-city и разъехались по судам.

Стоянка наша на нью-йоркском рейде вообще была довольно спокойна. Изредка, впрочем, дул свежий ветер, заставлявший эскадру спускать брам-стенги. Раз в свежий ветер нашёл шквал, до того сильный, что песок несся по рейду из Jersey, и нас сорвало с якоря. Не успели отдать другой, как мы стали на мель у самой пристани № 12. Адмирал приехал на корвет, и мы развели пары. Три буксирные парохода увели нас с мели, и мы стали благодаря этой оказии гораздо дальше от берега. Депутации от разных городов, американские адмиралы и власти очень часто ездили на «Александр Невский». На рейде были английская и французская эскадры, которых адмиралы обменивались визитами и салютами с нашим.



Два раза я видел, как большие военные пароходы приводили на рейд призы с поднятыми флагами южных штатов под гордым флагом Союза.

Я об этом упоминаю не без цели. Чем глубже мы будем вникать в существо этой великой республики, чем мы больше будем давать воли нашему удивлению при виде этой гигантской массы людей, живущих и дышащих одной идеей — идеей благодарного труда, и чем глубже мы будем вглядываться в эту общественную жизнь — так роскошно установившуюся в столь, по-видимому, различных массах — тем неприятнее, тем досаднее становится видеть эту убийственную, эту возмущающую войну. Отчего судьбе не угодно было, чтоб это благородное знамя оставалось навсегда незапятнанным и мирно приобретало бы себе всё больше и больше звёзд в свой крыж, отчего это «E pluribus unum» так безжалостно, так нерасчётливо обратилось в пустой звук, отчего корыстолюбие так не у места встало поперек дороги одной из святейших и лучших желаний не только Соединенных Штатов, но всего человечества — желаний сделать осуществившими те самые «liberte, egalite и fraternite», которые так нелепо профанировали французы в своих революциях! А сколько ответов на всё это, как всё это просто решается...

Торжество республиканской партии, фактически доказанное избранием благородного Линкольна, хоть и доказывает, что эта великая идея одержала верх, но посмотрите, какими средствами оно должно торжествовать! Вот эти средства, этот пушечный и ружейный корм! Вот их ведут по Broadway на показ публике! Разберите, к чему этот старый джентльмен в бриджах и цилиндре идёт около того мальчишки с барабаном, и вперил полубезсмысленно глаза в кривобокаго соседа с другой стороны? Завтра их оденут в серья пальто, а послезавтра они будут в сражении... Такое ли впечатление произвёл бы какой-нибудь из наших полков, которые живут своей солдатской славой и горды Георгиевским знаменем?

«Да, под гордым флагом союза, — сказал я, — потому что этому флагу есть чем гордиться». Да если бы даже и нечем было, то всё-таки эти картины торжественны для военного человека и рождают желание участвовать в этом торжестве. Я бы, кажется, гордился, если б судно, на котором я служу, носило бы, например, Георгиевский флаг, если б даже это только доказывало, что

*Наши предки Рим спасли —  
Право так, уж не знаю, от чего.*

Но вот ещё несколько приключений на нью-йоркском рейде. 26 октября на одну из шлюпок корвета, посланную на берег, прибежал пожилой человек в одежде вольных американских матросов, и, как от быстрой погони, вскочил в шлюпку. Оказалось, что это был завербованный в пьяном виде в Сан-Франциско матрос с корвета «Рында». Увидавши русския суда, он сбежал с судна, только что пришедшаго в Нью-Йорк. Видно, янки не совсем соблюдают правила humanity на своих коммерческих судах. Как должно было отлечь в груди этаго несчастнаго существа, когда он сидел на шлюпке под защитой роднаго флага. Но после солнышка бывает дождик, так случилось и здесь. На другой день капитан отвёз его к адмиралу, который, приняв его за самовольно сбежавшаго, не хотел принимать. Как жалко было видеть старика, когда он в слезах узнал эту роковую вестъ. Дали ему несколько долларов и отправили к консулу, чтоб попросить его пристроить какнибудь безнадежнаго беглеца, но вскоре адмирал принял его в команду флагманскаго фрегата. И у нас на эскадре сбежало порядочно, трудами разных жидов и поляков, занимавшихся поставкой солдат, но эти уж были, действительно, самовольно сбежавшие, и вернись они, уж, наверно, прогнали бы. У нас сбежало шесть человек, из них три музыканта, и теперь они вольные сыны великой республики, citizens of the Empire State. Тяжело им будет разочарование, но раскаиваться поздно.

Вот ещё оказия: при всей трудности управлять шлюпками на Гудзоне, при сильном течении, безостановочном движении ferry и пароходов случилось с ними несчастье, но, к счастью, только одно: наша десятка попала под ferry, который вышиб из нея людей, не испортив, впрочем, самой шлюпки. Они скоро были сняты с распорок парохода, моментально остановившаго ход, и вытащены из воды нашими и итальянскими шлюпками с корабля Re Galantuomo. Хотя эта коробка и оказала услугу в этом случае, но, тем не менее, не могу вспомнить о ней без досады. Он испортил наше плавание, как увидите дальше. 28 сентября вошёл на рейд «Алмаз».

29 октября на рейд пришёл французский пароход Panama, на котором инкогнито сидел маршал Forey, командовавший войсками в Мексике и вызванный в Европу. Боже мой! Стоило посмотреть на эту уродину! Инкогнито маршала нарушилось при его уходе: он поднял флаг, который стоил много пороха.

На наших фрегатах давались вечера, на которые, конечно, стекалось много публики. Кто знал, что один из таких вечеров на «Алекса́ндре Невском» наделает много шуму. Приехала на него

жена редактора Herald, одного из важных органов нью-йоркской прессы, и ожидала что, будучи такой важной птицей, на неё будет обращено исключительное внимание русских. Но этого не случилось к несчастью, и на другой день вместо обычного изъявления сочувствия к русским, мы являемся в Herald — Barbarians'ами, с которыми не должна иметь ничего общего такая республика, как United States. Что тут прикажете делать? Но янки мало обратили внимания на эту выходку.

В ответ на гостеприимство жителей Нью-Йорка мы сделали всё, что могли, — подписку в пользу госпиталей и сиротских домов. На собранные четыре тысячи долларов и прикинутые мэром города четыре же тысячи куплено было топлива, как самого дорогого материала по части содержания заведения и, может быть, этого было достаточно на близкую зиму.

Но пора было уходить. Адмирал сел на «Ослябя», и эскадра, кроме остальных двух фрегатов, вышла утром 15 ноября в океан для следования к Вашингтону. Первый день погода была хорошая; мы шли с лёгким противным ветром в две колонны: адмирал, мы, «Витязь» и «Алмаз». На другой день ветер засвежел, пошёл дождь, и, будучи вечером близко к входу в Чизепикский залив, мы не видели огней входных маяков. Всю ночь продержались у входа под малыми парами и утром на другой день увидели огонь маяка на Cape Henry. Мы полным ходом вошли в залив и, пройдя дальше маяка, бросили якорь. Cape Charles и северный берег залива почти не были видны, на песчаном берегу Виргинии не было видно ни одного жилища — впечатление его было немного грустно. На другой день утром при сильном ветре снялись с якоря и пошли вверх по заливу. В пять часов вечера вошли в Потомак и бросили якорь. В первый раз вошли в Потомак русские суда, в первый же раз вошли в Потомак суда, сидящая двадцать футов. Надо было иметь самонадеянность лоцманам, чтоб взяться вести нас вверх по реке. Однако нашлись четыре лоцмана, которые взялись вести нас путём, которым ходят американские пароходы, может быть, самым глубоким, но за полный успех не ручались. Я говорю «может быть», потому что река вообще очень худо промерена. Мы подвинули орудия на бак, чтоб поднять кормы, и утром 19 ноября снялись и пошли в порядке сообразно углублениям.

Впереди шёл «Алмаз», потом мы, «Витязь» и адмирал. Приготовлены были рейдовые флаги, чтоб в случае мели немедленно остановить эскадру. Было холодно, температура  $-4^{\circ}\text{R}$  (по шкале

Реомюра. Один градус Реомюра равен 1,25 градуса Цельсия. — *Ред.*) Вечером задул *S*, температура поднялась до +2 °R. Утром снялись с якоря и продолжали путь. Подходя к якорному месту, переменили ордер на обратный и во втором часу бросили якорь у города Александрии. Адмирал стал ближе к городу, мы в линии дальше и дальше в сторону к Вашингтону. Великолепное здание капитоли, строящийся памятник великому основателю республики и набережная виднелись вдалеке. Погода была хороша, но утешительного мало: мы стояли мили за полторы от Александрии и за пять с лишком от Вашингтона. Впрочем, жалеть решительно не о чем: Александрия — маленький городок. Одна порядочная улица наполнена магазинами, в которых вместе с часами можно купить сапоги, стулья, консервы и т. д. Но вот что вас поражает, когда вы входите в город: все улицы перегорожены баррикадами, и на каждом шагу встречаются солдаты. Это один из городов, наполненных духом *rebellion*, но занятый в начале войны. Строгости ужасны: нельзя сесть на пароход для отправления в Вашингтон без пропускного билета, нельзя ходить ночью без фонаря, нельзя без разрешения начальства выпить рюмку водки, что имеет следствием то, что пьяные солдаты по ночам шляются по улицам и безчинствуют, и прочее. Что ж тут жалеть о том, что так далеко стоим от такого уroda?

Но вот я собрался в Вашингтон, и чтоб устроить поездку без хлопот надел военное пальто и съехал в Александрию. Сообщение железной дорогой существует только для товаров; надо садиться на пароход. Он довозит до *Georgetown*, предместья столицы, а от пристани вы едете по *7-th Street* в стедже на главную улицу *Pennsylvania Avenue*. Если бы вы, только что кончивши путешествие по Европе, приехали бы в Нью-Йорк и, ничего не зная, поехали бы в Вашингтон, вы бы от него ждали того же, что от Петербурга после Ревеля, или от Парижа после Бреста. Но американские столицы — не лучшие города, потому что столицы и не столицы, потому что лучшие города, а потому что в них резиденции правительства. Поэтому и *Albany* — столица Нью-Йоркского штата, поэтому и Вашингтон — столица Соединенных Штатов, и если б не несколько интересных зданий, я б никому не советовал ездить туда. Улицы уродливы и грязны, магазины те же, что в Александрии, те же, что в Петербурге на Васильевском острове.

Город весь набит солдатами, улицы пусты. Я прошёлся по *Pennsylvania Avenue* и подошёл к капитоли. Это великолепное колоссальное здание американского конгресса, действительно,

поражает громадностью и великолепием архитектуры. Оно окружено парком, не имевшим, разумеется, теперь виду, но летом, должно быть, порядочным. Будучи в форме, я не вошёл внутрь, и, гуляя по парку по внешней ограде, повстречался с каким-то эскадронном кавалерии, почему немедленно скрылся оттуда. Вхожу в лавку спросить, как найти White House — президентский дом. «You are in search of the President?» — спросил меня полуглухой лавочник, улыбаясь. «It is not Friday (по пятницам янки имеет право прийти к президенту и протянуть ему руку)», — и показал мне дорогу. «Что же в нём особенного?» — думал я, когда увидел маленький красивый дом, окружённый парком, и пришёл к тому заключению, что ровно ничего; только то, что тут живут президенты Соединённых Штатов. Вечером того дня я уехал на корвет.

Стоянка вообще была скучна и безцветна. Президент Линкольн был ли в самом деле болен, или сказался больным, но эскадры не посещал. Посланники и члены конгресса и палаты депутатов посещали адмирала и, уезжая, были провожаемы даже ночью салютом и иллюминацией фальшфейерами. Представлялись и наши американским secretary, и ездили осматривать адмиралтейство и действующую армию. Не думая найти много интересного в этих поездках, я не участвовал в них. Но вот какой эпизод рассказывали из поездки в действующую армию. После большого парада, сделанного командующим Потомакскою армиею генералом Mead, кто-то из наших офицеров, познакомившись с американским капитаном, родом французом, зашёл к нему в палатку. Разговор шёл о причине огромного числа иностранцев — французоз и немцев преимущественно, служащих в армии, но это объяснилось скоро прекрасной платой. Но когда зашёл разговор о солдатах, капитан, не задумавшись, призвал какого-то солдата и спросил его: кому он служит? «Своему карману, Sir», — был ответ. «Так почему же вы служите в армии?» — спросил капитан. «Потому что не нахожу средств дать тягу», — отвечал тот. «Хороши солдаты?» — спросил капитан своего гостя. Не знаю, насколько это справедливо, но, вникнув в существо американского солдата, можно поверить подобному анекдоту, может быть.

11 декабря мы снялись с якоря и пошли в Hampton roads, к форту Монроэ и, становясь на ночь на якорь, все под парами, иногда и с парусами, 12-го прошли маяк Look out и вышли в залив, а 13-го обогнули банку Tail of the horse shoe и около полудня бросили якорь на Гамптонском рейде. Тут я в первый раз увидел американский фрегат Minnesota, такой же, как и все фрегаты, и даже

выкрашенный чёрной краской с белой полосой, а то все были какие-то шарья.

Температура была гораздо сноснее: в Александрии доходило до  $-6^{\circ}\text{R}$ , здесь только до  $-1^{\circ}\text{R}$ .

17 декабря пришли из Нью-Йорка и прочие фрегаты — «Александр Невский» и «Пересвет».

Местечко у форта Монроэ (Old Point) имеет вид деревни, очень небольшой и некрасивой. В единственном store можно достать всё, чем прилично торговать в подобном месте, где главное народонаселение — солдаты. Самый рейд, в глубину которого впадает река James river, на устье которой расположен Норфольк, открыт ветрам и волнениям. При входе на него стоит Монроэ, один из первоклассных фортов, но не особенно сильно вооружённый, хотя и очень грозный с виду. Рейд этот, теперь самый южный из рейдов северян, в 1861 г. был театром морских военных действий. Норфольк — один из бунтовщиков, но усмирённый.

18 декабря пароход собрал офицеров эскадры и повёз осматривать примечательности бухты. Во-первых, нас обвезли вокруг трёхбашенного броненосца Roanoke, потом показывали место знаменитого сражения Merrimac'a с Monitor'ом (первый в истории морской бой броненосных кораблей. — *Ред.*) и место, где потонул Cumberland. Мы пристали к маленькому островку и осмотрели военный госпиталь, а затем поехали в самый город. Город вообще скверный: грязь, везде солдаты, большею частью чёрные, лавки вроде александрийских, да и зданий-то порядочных очень мало. Но вот нас повезли осматривать развалины Navy Yard, наибольшего адмиралтейства в свете. Действительно, судя по выжженным огромным зданиям, видно, что тут успешно работали тысячи рук. В целостности остался только док да небольшая литейная и кузница. Всё адмиралтейство обнесено валом с ружейными бойницами. Общий вид его весьма печален, даже частью гранит, встречающийся в постройках, полопался от жару. Оно было выжжено в 1861 г. южанами, жителями той же Виргинии. Док, на котором видны вырытые каменья, тоже был в опасности. Машина, выкачивавшая из него воду, была сломана, но теперь возобновлена. От всего прочаго остались только развалины, а от огромных складов дерева и металлов — одни воспоминания. Из Navy Yard нас привезли опять к эскадре, мы разъехались по судам.

Но вот наступили праздники. На корвет явились песенники, наряженные, актеры с разными лубочными представлениями и прочие. Для меня это была новость: в кают-компанию входит

шайка человек в пятнадцать, одетых матросами, и с ними в красной рубахе и картонной шляпе есаул с палашом в руке. Входит незнакомец в том же костюме, и после лубочного, но строгого экзамена в мошенничестве, делается, как водится, атаманом; они садятся на палубу в две шеренги и представляют, извольте видеть, гребцов на разбойническом катере на Волге, о чём весьма красноречиво предварительно заявляет сам атаман. Вот они под звуки «Вниз по матушке, по Волге» гребут, хлопая в ладоши и, нагибаясь туловищем в обе стороны, пока не пропоют куплет.

«Есаул!» — раздаётся голос атамана. «Что прикажете, великий атаман?» — отвечает тот, выступая вперёд и делая палашом приём, с которым рапортуют на парадах. «Возьми мою подзорную трубу, посмотри, не слышать ли чего, не видеть ли что: пеньев, кореньев, подводных камней, чтоб нам на мель не сесть, катер не разбить, гребцов-молодцов не потопить и нам с тобой, подлецам, не утонуть». «Слушаю, великий атаман», — отвечает тот и, дойдя до другого фланга и взглянув в палаш, кричит: «Вижу!» — «Что такое?» — «Черти!» — «Какие черти! В аду черти, в земле черви, запевай, ничего в волнах не видно». Так они находят ещё разные фокусы, потом добывают девицу (иногда с усами), и вот в перестрелку за нею сватаются и атаман, и есаул. Но, наконец, они натываются на давно желанную ферму и видят там богатого мызника.

«А как зовут того мызника?» — спрашивает атаман. «Господин Б.» «А! Попался!» — говорят в кают-компании, и господина Б. берут на руки и под звуки плясовой качают, пока не обещает выкуп. Таким образом собираются чарки и иногда деньги. Затем является следующая компания, и тоже кончается чарками. Но все эти представления — надо дать им полную справедливость — можно с любопытством посмотреть только раз — не более.

25 декабря в первый раз выпало много снега, и температура дошла до  $-6^{\circ}\text{R}$ . Погоды вообще были в полной зависимости от ветров: в два часа пополудни при южном ветре доходило в  $+11$ , а при северном — до  $-4^{\circ}\text{R}$ . Северные ветры дули весьма крепкие и разводили иногда волнение, прекращавшее сообщение между судами, и заставляли стоять на двух якорях, спускать рангоут и иногда разводить пары. Южные сопровождались дождями и иногда туманом. Течение после большого снега при отливе доходило до четырёх-пяти узлов; вообще стоянка незавидная.

28 декабря адмирал перенёс флаг на «Александр Невский» и 29-го с «Витязем» снялся с якоря и ушёл в Вест-Индию в Гавану. 12 января 1864 г. ушёл туда же и «Пересвет».

16 января мы с «Алмазом» развели пары и снялись с якоря для следования в реку Severn в Анаполис. Погода была великолепная, и мёртвый штиль давал возможность идти до одиннадцати узлов. Тут я в первый раз понял, отчего Чизепикский залив носит название «Королевы вод». На ночь мы бросили якорь у устья реки Patuxent, и на другой день в одиннадцать часов бросили якорь у Анаполиса. Корвет стал не более, как в двух кабельтовых (одна десятая морской мили, или 185,2 м. — *Ред.*) от берега. В хорошее время стоянка была бы великолепна: как и во всём Чизепикском заливе здесь царство штилей и ясного неба; но зимнее время под это правило далеко не подходит.

С рейда город весьма красив: он расположен по левую сторону реки, и как столица Мариландскаго штата имеет капитоль, здание котораго, впрочем, весьма обыкновенное: не более, не менее, как кирпичный дом с башней, поставленный на возвышении отдельно от прочих. Площадь у самага берега, Бог весть почему носящая название Navy Yard — самое чистое место города. Семь небольших двухэтажных совершенно одинаковых кирпичных домов (госпиталь) стоят по направлению берега у задней изгороди площади. По ней тянутся кирпичные тротуары, затем, кроме каких-то сараев и двух монументов (поставленных, кажется, для украшения), она пуста. Кроме Navy Yard на берегу стоит здание бывшего кадетскаго корпуса.

В сущности же город едва ли не хуже Александрии; по его строениям видно, что он принадлежит к числу самых старых городов Соединенных Штатов. Улицы грязны (конечно, есть исключения), лавки — хотя и есть порядочныя, но, в общем, тоже дрянь. Две-три гостиницы, построенныя, должно быть, в прошлом столетии, рынок тоже довольно некрасивый, и ни одного порядочнаго здания, хотя большая часть кирпичныя, — вот, кажется, и всё. Но Анаполису и не нужно было быть хорошим городом: он имеет сообщение железной дорогой и пароходное с Балтиморой. Я собрался в Балтимору. Так как поезда отходили очень рано утром, мы съехали накануне и проночевали в отеле, в комнатах едва ли теплее 5°, и утром уселись в вагон. Это уже не те вагоны, в которых мы ездили на Ниагару: внутренность их не отличается чистотой и далеко не роскошна. Неподалеку дремал какой-то солдат, задрав ноги на спинку передней скамейки, на которой сидевший офицер рисковал быть вымазанным его высокими сапогами. Видите ли, liberty вне службы! Дамы сидят в отдельных лучших вагонах. Мы довольно скоро приехали на станцию линии, соединяю-



щей Вашингтон с Балтиморой, из которой идёт побочная линия в Анаполис. Выждав поезд в каком-то Bar-room'e, в котором янки по походному пили brandy and water и заплевали весь пол, мы поехали на нём в Балтимору. Что за головорезы эти американские поезда! Полюбуйтесь, по каким кривым линиям они катают полным ходом, делая, как говорят, до ста вёрст в час.

Балтимора лежит на реке Potapasco, впадающей в северную часть залива. Город великолепно и правильно выстроен и может иметь смелость сравниться с Нью-Йорком (конечно, не по величине: он втрое меньше). Главная улица Baltimore Street полна прекрасными магазинами и чиста, как и вообще весь город; отели великолепны. Мы остановились в лучшей — Barnums City Hotel. Страшное развитие отельной жизни, впрочем, объясняет то, что отели в таких городах доведены до замечательного совершенства. Но о Балтиморе достаточно сказать, что это четвёртый город в Соединённых Штатах; легко можно получить достаточное понятие о нём, зная Нью-Йорк. Мы пробыли там всего три дня, и, признаться, провели время довольно скучно. Интереснаго ничего нет.

Погоды в Анаполисе со втораго дня начали стоять скверныя, и стояли довольно долго. Иногда даже дул свежий ветер. 22 января пошёл снег; температура понизилась до нуля; 4 февраля дул NW, и температура дошла до  $-4^{\circ}\text{R}$  и утром 5-го уже была  $-12^{\circ}\text{R}$ . Река покрылась тонким льдом, но шлюпки всё же, хоть с трудом, в некоторых местах могли проходить. Но это продолжалось недолго: 9-го опять перешло на плюс, и 12-го лёд растаял.

23 января ознаменовалось несчастным случаем: матрос с «Алмаза» был застрелен в городе в пьяном виде по весьма худо определённой причине, и 26-го похоронен со всеми почестями и музыкой. Много народа было в церкви, где отпевали, и церемонию провожал чуть ли не весь город. 14 февраля «Алмаз» ушёл в Балтимору.

10 февраля, по случаю празднования дня рождения Вашингтона, иллюминировались и салютовали нации. На другой день нас посетили члены Генерального собрания Мариландскаго штата. Мы салютовали нации двадцать одним выстрелом и депутации — семнадцатью. В ответ на это 20 февраля капитан и офицеры были приглашены в капитоль; предложили тост за Государя Императора: на здании капитоли развевался огромный русский флаг, и поставленная около капитоли полевая батарея из весьма старых орудий салютовала двадцать один выстрел, а при выходе офицеров — ещё тринадцать.

22 февраля развели пары и снялись с якоря для следования в Вест-Индию. Пройдя малым ходом бары, дали средний, и, пройдя ещё несколько минут, корвет встал: мы сели ошибкою лоцмана на отмель, выдающуюся по правую сторону фарватера, в пяти саженях от него. Надо было видеть старика лоцмана, с каким он чувством сказал свой «*God damn*». Дали задний ход, но корвет не трогался; уселись довольно плотно. Послали за пароходами в Балтимору. Пробовали стянуться верпами, но тщетно. К вечеру привели две баржи, на которые выгрузили ядра и часть провизии, так как вода пошла на убыль. Утром вода прибыла, завезли верп и, давши ход, потянулись вперёд. Корвет тронулся, и вскоре мы встали на якорь на наружном рейде и прекратили пары. Послали Б. в Нью-Йорк к адмиралу: по его приказанию 27 февраля снялись с якоря и пошли на Гамптонский рейд для осмотра медной обшивки, куда пришли только 29-го, потому что задерживали туманы. Мы встали около «Ослябя», с которого водолаз осмотрел обшивку; она оказалась в целости.

Какое-то купеческое судно дало знать в Нью-Йорк, что *Re Galantuorro*, о котором я говорил выше, вздумал гибнуть и был виден в широте  $N 40^{\circ}40'$ , долготе  $W 64^{\circ}20'$ . Приехал флаг-капитан с приказанием адмирала: идти на поиски и в случае нужды конвоировать старуху даже до Европы. Вот тебе и Вест-Индия! Но делать нечего. 6 марта мы снялись с якоря и вышли в океан. В тот же день вечером задул свежий *S*; мы прекратили пары и поставили паруса. По ночам каждый час, а впоследствии каждые полчаса жгли фальшфейера и иногда пускали ракеты. На другой день стихло; развели пары. Увидели голландское судно и сигналами Мариета спрашивали о корабле, но он не видал ничего. На другой день встречали американское и английское судно, но и оне ничего не видали. Нашли также обломки мачты и реи, но маленького судна. Вечером была сильная гроза. 9 марта в шесть часов пополудни пришли в широту  $N 40^{\circ}40'$  и долготу  $W 64^{\circ}20'$ , где прекратили пары, вступили под паруса и взяли курс на Бермудские острова.

Дувший свежий *NO* к полночи 10 марта скрепчал и заставил закрепить грот-марсель и крьюсель. Корвет сильно качало на огромном волнении. К утру стихло; поставили марселя во все рифы; даже отдали один риф, но чрез несколько часов опять взяли третий риф и закрепили крьюсель. Но вечером заштило; развели пары. К полночи 11 марта задул свежий *StW*, скрепчавший ещё в два часа от *StO*, развело огромное волнение; машина

едва выгробала и действовала очень неравномерно; корвет не слушался руля. Сильным килевым розмахом сломало утлегарь (второе колено бушприта — наклонной мачты на носу корабля. — *Ред.*).

Утром остановили машину, поставили штормовую бизань и при ходе пол-узла дрейфовали румбов семь. К полдню заревел шторм; мы лежали полветра над грот-триселем и бизанью. Опять тридцатифутовые волны, как горы, клали корвет так, что пушки купались в воде. Но на этот раз поэзии было слишком мало: мы уж не неслись по кипящему океану, а дрейфовали на месте и купались в холодных волнах. Было пасмурно; по временам шёл сильный дождь или град, шторм переходил к *W*. В полдень 12 марта подняли винт и вскоре усмотрели в руле трещину. Перо (руля. — *Ред.*) ходило независимо от румпеля; голову размолото у гелм-порта (отверстие в корме, через которое проходит ось руля. — *Ред.*). К утру 13-го несколько стихло. Обух сорлиней (болт с кольцом, к которому крепится цепь, соединённая с верхней частью пера руля, предотвращающая его потерю. — *Ред.*) был вырван, и мы спустили бегин-рей (нижний рей на бизань-мачте. — *Ред.*), положили его пред задним мостиком и чрез буксирные клюзы провели перлиня, концы которых сей-талями (устройствами для обтягивания такелажа и поднятия груза. — *Ред.*) соединили с цепью, проведённою в дыре обухов сорлиня, и таким образом возможно было править рулём, хотя положить его совсем на борт было невозможно. Хороши бы мы были, если бы в самом деле встретили *Re Galantuomo!*

К полночи 14 марта стихло и утром заштило; развели пары. Ветер от *SSO* начал свежеть, но скоро стих и, прерываемый крепкими порывами от *SO*, установился тихим *WSW*. Сначала поставили марсея в три рифа, но когда стихло, отдали рифы. Утром 16 марта при лёгком *W* налетел шквал от *NW*, затем ещё несколько из той же четверти и задул крепкий *N*. Опять прекратили пары и легли под штормовую бизанью и зарифленным грот-триселем. Корвет опять страшно качало. Порывы очень частые, доходили до шторма. К вечеру 17-го ветер стих. Подняли пары и пошли на *W*, так как мы уже были на параллели островов, и в два часа пришли на вид берега.

Налетел сильный шквал с дождём. Мы повернули назад, отошли от берега довольно далеко и прекратили пары. Погода, как на смех, сделалась великолепная. На другой день утром подошли к островам. Увидели судно, идущее с берега: это оказался корабль *Duncan* под флагом вице-адмирала Норе'а. Мы сделали

сигнал, что потеряли руль. Он потребовал шлюпку, но мы ответили, что не можем спустить; тогда он прислал лейтенанта с картою и лоцмана. Мы пошли по страшно узкому и извилистому фарватеру, окруженному со всех сторон коралловыми рифами и, счастливо управившись сломанным рулём, вечером бросили якорь на наружном рейде. Duncan стоял у входа, наблюдая наш проход. Он ушёл в море, когда мы бросили якорь. Так мы кончили этот замечательный переход, в котором я старался не пропустить ничего.

На другой день мы под парами перешли на внутренний рейд у острова Ireland недалеко от гавани. На рейде стоял фрегат Phaeton и корвет Pylades с готовыми парами для буксирования нас, в случае бы понадобилось.

Утром 21 марта под парами втянулись в гавань под проводкою начальника Dockyard'a и ошвартовались для перемены руля. Скоро его сняли и начали чинить на площади адмиралтейства.

Бермудские, или Сомерсовы, острова состоят из большого острова Bermuda, или Main Island (длиною пятнадцать миль), нескольких средней величины: St. George (три с половиной мили), Somerset (три мили) и Ireland (полторы мили) и огромного количества мелких; считая всё, что возвышается над уровнем океана, не исключая и больших камней, их насчитывают ровно триста шестьдесят пять. К острову Ireland прилегает небольшая, но глубокая искусственная гавань, в которой мы ошвартовались, и расположено адмиралтейство, в котором судну можно чиниться по всем частям, и есть даже механическое заведение. На острове St. George лежит город того же имени, и на большом острове Hamilton — города со скверными деревянными зданиями и лавками, в которых, однако, можно достать всё, и есть две-три отели, впрочем, уж весьма плохия. На островах считают одиннадцать тысяч жителей обоого пола, белых и чёрных.

Открытые испанцем Juan Bermudez'ом в 1527 г. на судне La Garza, они оставались по его уходе незаселёнными до 1543 г., когда португалец Ferdinand Camelo поселился здесь. В 1609 г. английский адмирал Somers разбился у окружающих коралловых рифов на Sea Adventure и поселился на островах, где оставленные Bermudez'ом свиньи, расплодившись в большом количестве, дали ему возможность продовольствоваться довольно долго. В 1612 г. король Иаков I отдал их Виргинской компании, которая продала их ста двадцати шести лицам, и таким образом началось их заселение. Потребныя рабочия руки негров добывались из Америки по довольно верной системе: привезённого неволь-

ника старались сделать должником правительства и освободили. Он должен был работать, чтоб выплатить долг, и, разумеется, делался безвыходным жителем колонии.

Прекрасный климат островов вследствие прекрасного географического положения несколько теряет от сильных жаров в летние месяцы и совершенным отсутствием водяных источников. Употребляется исключительно дождевая вода, собираемая в системы. Растительность почти тропическая: кедр, алеандры, кактусы, фруктовые и хлебные деревья растут на открытом воздухе, но последние в таком малом количестве, что фрукты, как и все жизненные припасы, привозятся из Америки и Вест-Индии. Жизнь вообще дорога. Единственное растение, которым славятся острова, — это картофель. Кораллы, которыми изобилуют они, ничем не замечательны и не стоят вывоза. В 1818 и 1843 г. здесь свирепствовала вест-индская жёлтая лихорадка, но затем не являлась; а в 1780 и 1839 г. проходили острова сильные ураганы, и даже было землетрясение в 1664 г. Иногда в зимние месяцы здесь идёт град.

Как стратегический пункт Бермудския острова очень важны для англичан: находясь чуть ли не в середине океана, они дают прекрасное убежище от преследования и прекрасно укреплены и природой, и искусственно. Множество фортов защищают прекрасно фарватер, и без того с трудом проходимый. Ещё лучше укреплен Ireland. Приходится только жалеть, что нет большого строевого леса: более трёхсот тонн судна нельзя выстроить. Острова управляются губернатором (теперь подполковником Harvey) и советом из тридцати шести членов, по четверо с каждой из девяти общин.

Долгая стоянка наша была довольно скучная, несмотря на большое оживление гавани и рейда множеством военных судов. Мы мало сходились с англичанами. Прогулки по острову выкупают многое; действительно, в хорошую погоду стоило погулять: прекрасный воздух и отличная тенистая дорога как-то манили пройти до Somerset'a. Раз в неделю свозили нашу музыку, на которую собиралось довольно много публики. Также приятно было съездить в Гамильтон. Сообщение между островами производится исключительно ботами великолепной конструкции: они прекрасно лавируют в бесчисленных проливах, которыми приходится идти к городу, но в самом городе опять скука. Офицеры фрегата Phaeton и расположенного в St. Georg'e полка давали нашим обеды. Мы ответили им на корвете весьма неудавшимся и ещё

более дорогим. Но что же делать? По Сеньке и шапка. Погоды были весьма переменчивы, но температура не выходила из пределов 15—19 °R.

15 апреля в страстную среду руль был готов и 23-го поставлен на место. 1 мая мы развели пары, вышли из гавани, отсалютовали флагу вице-адмирала Хопа, которому при встрече не могли отсалютовать, получили ответ с броненосной батареей Тергор и вышли в океан для следования в Нью-Йорк. На другой день утром вступили под паруса; до полночи 4 мая имели хорошие попутные ветра. 4 мая заштилело и разразился гром; утром кончилось. Развели пары и шли до утра 5 мая, когда сделался густой туман, и мы пошли малым ходом. По временам несколько прочищалось. Мы приняли лоцмана и подошли к Санди-Гуку, пройдя который встретили «Витязь», шедший в Бостон. Мы подошли для переговоров, потом он ушёл. Вечером бросили якорь на нью-йоркском рейде. Рейд по-прежнему был полон судами: французская эскадра из фрегата *Guerriere*, двух корветов и двух пароходов и «Ослябя» стояли на рейде. Приехал из Бостона флаг-капитан, и мы узнали, что назначены следовать на соединение с эскадрой Тихаго океана.

Утром 8 мая под парами и проводкой двух пароходов пошли в East-river и вошли в плавучий док для осмотра медной обшивки. Оказалось маленькое повреждение в одном из кингстонов, и обшивка во многих местах была оторвана. Сейчас приступили к починке. В Бруклине, ошвартовившись, стоял «Александр Невский»: он делал новый цилиндр, сломанный на пути в Гавану.

East-river мало отличается от North-river; те же ferry, безчисленное множество пароходов с буксирами и без них, и течение страшно затрудняют переезд чрез реку на шлюпке, что приходилось выполнять ежедневно, так как пища варилась на фрегате. По набережной обоих берегов грузятся великолепные парусные суда всех наций. Пароходов не видать: они все грузятся в Гудзоне. По обеим же сторонам расположено множество доков и стапелей, не имеющих ни минуты свободной. Тут же множество заводов, и вообще все средства к скорому вооружению и починке судов. Мы починили медь, кингстон и отливную трубу, повреждённую в шторм у Бермудских островов, и 12 мая были готовы. Потопили док, и на буксире трёх пароходов перешли в North-river на старое место. «Осляби» уже не было. Начались приёмки, и 18 мая мы были готовы выйти. Утром 19-го снялись с якоря для следования в Монтевидео.

## От Нью-Йорка до Нагасаки

Итак, мы опять в море на полсотни дней, если не более. Я не уходил сверху, пока мы не вышли из New York bay, и воспомина- ния дней, проведённых в Америке и уже потерянных безвозврат- но, не переставали тревожить моё воображение. Я следил за скры- вающимся берегом, пока он не утонул в горизонте, и никак не мог войти в своё настоящее положение: мне всё казалось, что мы скоро вернёмся в Нью-Йорк... Но прошло несколько дней, и всё было предано забвению; мы шли под парусами попутными ветрами от SW и NW четверти, вгонявшими иногда в десять узлов ходу, и стояли прекрасные майские дни с умеренною теплотою. Луч- шаго начала и желать было нельзя.

Что делается на корвете? Будучи принуждены годами жить в одном и том же обществе, невольно не только сживаешься с ним, но и узнаёшь каждого члена, в частности, их общия и частныя отношения, их взгляд на службу, хорошия и дурныя стороны столь различных характеров и т. п. — это в сторону. Но что сводит эти многообразныя личности в одно общество? Что заставляет их принуждать себя жить в этом обществе, с которым они, может быть, не разделяют ни взгляда на вещи, ни понятия, ни обычаев, от котораго, может быть, отделены десятками лет? Просто ли слепой случай или есть какая-нибудь общая причина такого союза? Да спросите лучше нас самих.

«Почему вы служите, г. А?» — «О, я из высокаго чувства долга, которое лежит в основании обязанностей всякаго честнаго граж- данина, желающаго сказать впоследствии, то он не совсем был бесполезен своему отечеству, которое...» — «Э, старая песня». — «А вы, г. В?» — «А я люблю море, его поэзию, его привольную жизнь...» И этому что-то не верится. Г. В. или ещё не успел убедиться в великой пословице, что «худая стоянка лучше хорошаго плава- ния», или уж больно боится за свой кошелёк. Ну, а вы что скаже- те, вас что держит на службе?

«То, что без нея мне бы жевать было нечего», — вот оно, то настоящее основание, на котором строятся кают-компании. Вот почему большинство обречено на службу, которая, может быть, далеко не по душе им. Зачем мы будем говорить только о высо- кой стороне службы и отбросим всю пошлую прозу ея? Зачем нам обманывать самих себя и стараться убедиться, что мы действи- тельно оттого и поступили на морскую службу, что это наш долг, наше призвание, что надо же кому-нибудь служить и на море, и судьбе угодно было призвать для этого нас?!

«Неужели этот артист, что гимнастическим шагом гуляет по сцене, дерёт глотку потому, что он честолюбив и жаждет славы? Ему ведь тоже жевать нечего», — сказал кто-то. Я вовсе не намерен этим сказать, что нельзя служить из высококачественного чувства долга или из любви к морю, я только хочу утверждать, что из чувства долга не служат во флоте. Если и есть люди, служащие из-за карьеры, а, следовательно, имеющие право так выражаться, или избравшие морскую службу как средство легче познакомиться со светом кругом, — то это слишком редкие примеры, можно сказать, исключения. Также любить море можно, но не морскую службу. Меня несколько не удивляют те оригиналы-англичане, которые, имея хороший капитал, заводят себе яхты и обходят с ними свет кругом; тут он сам властелин, и делает, что вздумается, а, следовательно, удовлетворяет своей любви к морю (если она не притворна), и доставляет себе удовольствие. А служить на военном судне из любви к морю... Что-то не верится.

«Так как же вы служите во флоте, когда вы не любите морскую службу? — спросите вы, — можете ли вы её нести честно, если не чувствуете никакой любви к ней?» А любил ли вы арифметику, спрошу я вас в ответ, когда, может быть, преприлежно и с полным вниманием вы проделывали какие-нибудь тройные правила? А арифметику вы, верно, хорошо выучили. Все мы почти служим потому, что нам жевать нечего; но если уж раз мы взялись служить, то это наша священнейшая обязанность служить так, чтоб впоследствии иметь право сказать, что я служил честно и не был совершенно бесполезен своему отечеству. Мы должны в доказательство этого иметь целью службы добиваться более видных мест, добиваться получить доверие на звание командира судна, чтоб не сказать эскадры, а не думать о материальном обеспечении. А для этого надо много и много наблюдать, но об этом здесь говорить не место.

Всё это а пронос. Я хотел, собственно, говорить о том, что приходится делать на корвете. Первые дни беседы оживлены воспоминаниями стоянки, эпизоды которой рассказываются до тех пор, пока не надоедят всем; затем за факты уже идут собственные фантазии, пока и им не перестанут верить, а потом... Что потом? Читают. Но ведь нельзя же читать целые дни! Хорошо, что я был гардемарин, у которых всегда есть занятия уже потому, что они гардемаринны, и я всегда был занят более серьезно. Но что делали те, которым уж учение не идёт в голову? А знаете ли, что они делали?



Кругом корвета летает огромное количество чаек, и матросы ловят их на удочку, как рыбу, и пойманную сажают на палубу, откуда она сама не может подняться; скажите в люк кают-компании, что поймали чайку, и все, кто на ногах, выскочат наверх. Понимаете, что делалось на корвете? Или увидят судно. Но что может быть интереснаго? Близко мы друг от друга не будем, значит, переговоров не будет; да и что нам за дело до него? У него другия цели, другия расчёты заставили его выйти в море и идти, может быть, не останавливаясь, из Австралии. Нет, все выйдут и будут следить за ним, пока или он не скроется, или не надоест смотреть на него. Однообразно и скучно проходят дни. Утром выпьешь кофею, и норовишь пить чашку полчаса, до полдня занимаешься чем-нибудь или стоишь вахту. В полдень позавтракаешь и в ожидании обеда гуляешь наверху, читаешь, если в силах, или занимаешься какими-нибудь шашками или триктраком, а нет — так пристаёшь к штурманам о широте и долготе в полдень, а там — обед и чай. После чая отправляешься на задний мостик, присядешь или приляжешь, посмотришь на море, на облака, на звёзды и перенесёшься туда, где

*Не темнеют неба своды  
Не проходит тишина.*

...Но вот я веду огромную грозную эскадру, и благородное белое поле с синим Андреевским крестом гордо развивается на гафеле и грот-брам-стеннге. Вдали виднеются тёмные амбразуры, в которых чернеют чудовищныя пушки; навстречу выходят фрегаты с надменным флагом Old England. Первое ядро пролетает под носом, начинается жаркое дело, я ранен в правую ногу, но едва чувствую рану, а нет уже флага на грозных фрегатах, и крепость спускает свой синий Jack...

А лёгкая тучка прошла над корветом и спрыснула меня со всеми уснувшими рядом товарищами. «О, уж спать пора», — говорю я, просыпаясь, и, еле ступая отлежалой раненой ногой, спускаюсь вниз, и... аппетит уж раздражён — засыпаю как мёртвый.

Так мы шли до вечера 27 мая, когда заштилело, и мы развели пары. Пройдя эту штилевую полосу, или конскую широту, утром 29 мая получили тихий северный пассат от *O*, прекратили пары и вступили под паруса. Ветер постепенно свежел, но упорно не выходил из *OtN—OtS*. Вечером 30 мая пересекли тропик Рака около  $41^{\circ} W$  долготы. Переход этим пассатом несколько задержался сломавшимся фор-салингом (решётчатой площадки на мачте. — *Ред.*), заставившим спустить стеннгу, но вечером того же

дня всё было на месте. Мы приближались к штилевой полосе. Вечером 8 июня ветер вдруг перешёл в *SO*, но сделал это очень вежливо и остался так же тих, как был до перемены, и, давши нам возможность повернуть как следует, разразился шквалом с сильным тропическим ливнем, после чего заштилело. На другой день развели пары; небо было совершенно тёмное, и шёл ливень, почти не переставая. В полдень были в широте  $N 6^\circ$ . Температура, не подымавшаяся во всё плавание выше  $+23,5^\circ R$ , при штиле, дожде и парах делала буквально невозможным быть внизу. Можете себе представить эту адскую духоту и температуру в гардемаринской каюте! Кажется, она была что-то вроде  $30^\circ$ .

Вечером догнали норвежское купеческое судно, шедшее с юга, и, проходя весьма близко, спросили, в какой широте оно потеряло южный пассат. «Мы теперь в нём», — отвечало оно. Действительно, в это время задул лёгкий *SSO*. В час ночи 10 июня, в широте около  $5^\circ$  вступили под паруса, пройдя под парами около ста тридцати миль. Ветер менялся постепенно, но не отходил надолго дальше *SO*: и северный, и южный пассаты были нам бейдевинд (курс под острым углом к ветру. — *Ред.*); один отклонился к *O*, другой к *S*, ведь, как нарочно, когда мы должны были проходить их!

Наконец в час пополудни 13 июня пересекли экватор в долготу  $W 32^\circ$ . На другой день этот первый переход должен был быть отпразднован. «Зачем все эти праздники? — говорили некоторые в кают-компани. — Они уж совсем не современны. За что у меня вымочат платье до нитки, уж и без того мокрое, для того только, чтоб доставить удовольствие всем, и в том числе мне же?» Доводы эти, действительно, кажутся основательными, если будем думать только о сохранности сюртуков, но, в самом деле, не только лишены всякого основания, но даже дики. Какая матрос имеет развлечение в море? Хотел бы я спросить этих господ. Книг, доступных для их чтения, очень немного, да и большинство их неграмотны, писать уж и говорить нечего, играть в карты запрещает закон...

Где развлечения? Ведь не играть же в рыбку в сорок лет. Отчего же не пользоваться случаем доставить им развлечение, и, главное, тему для бесед, когда это возможно, тем более, что обычай этот ведётся с времён первых мореплавателей и освящён долговременным употреблением. Есть обычаи, которые только потому исполняются строго, что освящены временем, а, следовательно, это исполнение в порядке вещей, и может оставаться современным хоть ещё на два столетия, хотя, в сущности, не имеют никакого смысла. Ведь справлялись же Равноденствия в Морском корпусе, несмот-

ря ни на каких преследования начальства (лишённые, впрочем, всякого основания), и единственно потому, что это было освящено давностью. Доставить себе подобное развлечение можно многими путями, а доставлялось всегда этими.

Итак, решено было устроить праздник, но с условием, что офицеры откупаются от окачивания, и решение было самое лучшее: обе стороны помирены. После обеда толпа наряженных с барабанами и трубами из помпных пипок (наконечников от шлангов. — *Ред.*) двинулась с бака к мостику, где собрались капитан и офицеры. В середине несут на платформе Нептуна в пеньковой бороде, в короне из бумаги и с трезубцем, и его супругу. «Здорово, капитан, — говорит Нептун, — откуда изволишь пожаловать в мои владения?» «Из Кронштадта, — отвечает капитан. «А, это в той грязной луже, что называется Балтийским морем», — и начинаются толки о благополучии плавания, и Нептун требует дань: а не то будешь идти по узлу вперёд и по тринадцати назад. Тут он узнаёт тех, кто прежде был в его владениях, и те освобождаются. Наконец начинается бритьё и мытьё всех, чтоб чище были в новых водах, и, начиная с первого попавшагося, обмазывают жидко разведёнными белилами всю физиономию пеньковой метёлкой, насаженной на шток от палубной лопатки, и затем сажают в ванну, устроенную из лиселя (добавочного паруса. — *Ред.*) и налитой водой. Команда, разумеется, разбегается, но свисток к водке сзывает опять всех к котлу, и среди самого разгара переключки хорошо наведённые брантспойты опять разгоняют всех. Так проходит время до вечера. Тут обыкновенно перепадает унтер-офицерам, которых не жалуют.

15 июня увидели на *W* остров Fernando Noronha, около которого шло паровое судно. В другое бы время, как бы приятен был этот момент, когда многожидаемый берег, наконец, откроется, но тут, зная, что ещё дней двадцать с лишком не придётся быть на нём, только подосадуешь, что ветер тих. С полночи на 25 июня ветер начал отходить и перешёл в *NO*, а потом в *NW*, но был тих. Трудно определить, был ли то пассат, или уж он кончился. Барометр правильно подымался и опускался, как в пассате, но румб не давал право на это название. Некоторые считают это муссоном бразильского берега, но другие просто говорят, что пассат у этого берега в это время переходит в *NW* четверть. Около полудня 27 июня пересекли тропик Козерога в долготе *W* 38°. Ветер от *N* начал свежеть, и мы пошли до одиннадцати узлов, но он пересолил, и мы взяли два рифа. Вскоре он зашёл до бейдевинда и развёл огромное

волнение; корвет сильно качало. Взяли третий риф, закрепили крюйсель и спустили брам-стенги. Порывы были штормовые, и ветер постепенно заходил, и к вечеру 29 июня перешёл в *SO* четверть, где стих, и к полночи заштило. Температура уже была не 23, а 15—16°.

5 и 8 июля имели два свежих риф-марсельных ветра. Они начинались от *NO* и переходили чрез *N* и *W* в *SW*, откуда дули с наибольшею силою. Волнение разводилось до качки до русленей (площадки для вант от борта. — *Ред.*). Небо было чисто. Это настоящие памперосы — господствующие шторма у устьев Ла-Платы. Оба раза рифились до последнего и качались без ходу более суток. 11 июля испытали ещё четвёртый памперо и уже совершенный шторм. Опять грот-марсель, трисель, фок-стаксель и бизань и спущенныя брам-стенги. Пред памперосами барометр быстро падал, а во время шторма подымался, а небо большею частью было малооблачно. Но вечером 13-го стихло. 14-го, находясь в ста восьмидесяти милях от устья Ла-Платы, развели пары и 15-го вошли в устье. Другаго берега не было видно. Увидали лоцманское судно и приняли лоцмана. Вскоре прошли *Lohos* и вечером встали на якорь в виду города у холма Монтевидео, ибо на рейд за темною ночью невозможно было войти.

На другой день утром перешли на рейд и бросили якорь в двух милях от берега после пятидесятивосьмидневного плавания. Рейд Монтевидео составлен подковообразно полуостровом, выдающимся с восточнаго берега Рио-де-ла-Платы. На одной стороне входа стоит холм Монтевидео с маяком, а на другой на горе выстроен самый город, с рейда очень красивый. Он имеет тридцать тысяч жителей, выстроен довольно правильно и не грязен. Здания его большею частью с плоскими крышами, не велики, но высоки и во много этажей. Пред окнами домов большею частью балконы. Здание присутственных мест и госпиталь *Charite* (*Caridad*), расположенный по видному с рейда берегу, суть лучшия и большия здания города. Посреди города стоит церковь, много украшающая его, и перед ней небольшая площадь с начинающимися своё существование диагональными аллеями; несколько дальше рынок. Рынок этот окружён стенами с двумя воротами весьма старой испанской архитектуры, так что как-то даже странно видеть их существующими. Улицы не узки, но и не широки, и только главная улица *Calle 25 de Mayo* (улица 25-го мая, так названная в честь дня освобождения республики), полна порядочных магазинов, в которых французы снабжают по части моды и щегольства все-

ми благами самага Парижа. Отелей много и очень порядочных; все они с внутренними дворами, как и вообще все здания города. Лучшие из них Hotel de Paris и Hotel Germania. Дальше почти в захолустье города, совсем на невидном месте прекрасное здание театра (Teatro de Solis). Улицы вообще безлюдны и тихи; даже на Calle 25 de Mayo не видно большого движения.

Рейд весьма оживлён. Тут были военные и купеческие суда почти всех наций: английский корвет *Satelite*, пароход и лодка, французский фрегат или, скорее, блокшив (старое судно, поставленное на якорь и служащее складом, пристанью или казармой. — *Ред.*) и пароход, испанский бриг и корвет, бразильский корвет и пароход и, наконец, уругвайская брандвахта (судно, поставленное при входе на рейд и служащее для контроля за судоходством и выполнения установленных правил. — *Ред.*), или тоже, скорее, блокшив. Приходили сюда потом итальянские суда и целые эскадры бразильцев. Город имеет крепость, которая отвечала на наш национальный салют.

Рейд Монтевидео открыт памперасам, а потому стоянка на нём далеко не удобна. Будучи довольно мелка, она не позволяет судам, сидящим даже шестнадцать футов, стоять близко к городу, а им приходится стоять в расстоянии двенадцати, пятнадцати кабельтовых, так что вообще большим судам не стоит и показываться сюда. Во всяком случае, предпочитать его рейду Рио-Жанейро, одному из лучших рейдов земного шара, положительно, не имеет никакого основания. Город уже, разумеется, хуже, и для запасов приходиться сюда не из чего, стоянка скверная, разве единственное преимущество его для судов, идущих в Магелланов пролив, то, что он близко к нему, что имеет маленькое значение для запаса углём, но это не выкупает стоянки. Наконец, уголь, которым мы запасались здесь, стоил двадцать пять долларов! Едва ли возможна подобная цена в Рио-Жанейро. Для своза команды на берег мы должны были нанять бот. Ботов этих здесь много, и они вместительны и хороших качеств. Со своим огромным треугольным парусом они даже в самый тихий ветер довозят до берега не очень долго, а посылать шлюпки часто и в такую даль, положительно, было бы варварство.

Монтевидео имеет сообщение по реке с Буэнос-Айресом и с Европой чрез Рио-Жанейро. Про правильные сообщения в самом городе нечего и говорить; оно лишнее; даже карету редко увидишь.

Много писали об южно-американских республиках, но для справок считаю не лишним и здесь говорить о них по несколько слов.

Республика Уругуай, или Восточная Банда, занимая прекрасное географическое положение и владея огромными пампасами, изобилующими диким скотом, ведёт обширную торговлю с Бразилией и Антильскими островами мясом, кожами, салом и т. п., но таможенного дохода не имеет. Он в руках англичан и французов, пользующихся им в уплату долгов, которыми по рукам и по ногам связана республика. Она удивительно бедно населена: имея около семидесяти пяти квадратных английских миль, она имеет всего двести тысяч народонаселения, из которых большая часть занимает города. Остальное пространство плодородных пампасов чуть ли не в первобытном состоянии и служит пастбищем круглый год огромным стадам дикаго скота. Владея такими богатствами, она бы, кажется, могла иметь миллионы народонаселения, но время, должно быть, ещё не пришло. В прежнее время она была причиной постоянных споров между Испанией и Португалией и, освободившись в начале нынешняго столетия (1814) от метрополии, скоро (1821) досталась в руки Бразилии. Но этим нарушилось равновесие соседей, и Аргентинская республика, видя лёгкую возможность со стороны Бразилии завладеть устьем Ла-Платы, вступилась за независимость республики, и завязалась война, кончившаяся при содействии европейских государств в 1828 г. независимостью Уругуая.

Под управлением президента, или, лучше сказать, диктатора Дона Росас, Аргентинская республика запустила лапы на Монтевидео. Он осаждался в продолжение десяти лет, но, наконец, освобождился в 1852 г. падением этого замечательнаго тирана. Но и теперь споры за президентов и раздоры партий не прекращают смут в республике, и три тысячи уругуайскаго войска всегда в лагерях на военной ноге. Сражения бывают, но только частными стычками; никакая сторона не решается действовать настоятельно. Вообще, средств для войны и обороны Уругуай, кажется, не имеет никаких: блокшив, о котором я упоминал, кажется, единственное военное судно с двумя пушками. Финансовые дела его совсем плохи: ходячая монета патакон, равная десятой части испанскаго дублона, в сущности, не существует, но кредитные билеты пользуются полным доверием.

Во время стоянки мы развооружались для пересмотра такелажка и перемены салингов и запасались углём. 23 июля начали показываться признаки памперо. Однако команда была спущена на берег. Вечером был обед для капитана у шведскаго консула г. Вильднер, исполнявшаго все наши поручения за неимением

нашего, и свезли к нему музыку; я был при ней. Скоро начался шторм, но одна половина команды на боту успела пристать, а другая засела на Satellite'e. Приставая к парадному трапу корвета, бот сильно качало, и кочегар Евстигнеев сделался жертвой этой качки. Не совсем трезвый, он высунул голову за борт; огромная волна приподняла бот, и голова несчастного была раздроблена между бортом и ступенькою трапа.

Музыка у консула была помещена на внутреннем дворе. Не считая нужным оставаться при ней, я гулял по улице, но шторм, казалось, ещё не совсем вошёл в свою роль; просто было свежо. Часа чрез полтора я вошёл во двор (двор был с отличным каменным полом и не велик) и, не будучи в мундире, старался, чтоб меня не заметили, но попался и просидел с полчаса в зале.

Когда всё это кончилось, я вывел музыкантов, чтоб ехать на корвет, но не успел выйти, как убедился, что мы застряли. Действительно, боты не шли; шторм ревел с полной силой, ходило огромное волнение. Я зашёл в отель Germania и, несмотря на то, что было поздно, добыл сухой ужин и по рюмке водки. После ужина поместили музыкантов в двух комнатах, и я должен был просидеть на берегу три дня. Я поместился в Hotel de Paris. Первую ночь пришлось провести в маленькой комнатке на крыше: все номера были заняты. Было ужасно холодно, и ветер, шатавая ставни, производил страшный шум. На другой день, осмотревши комнату, оказалось, что много стёкол было выбито, и не холодно и быть не могло. Мне дали комнату, и я, соединясь с нашими, оставшимися тоже, пошёл в столовую. На каждом столе стояло по две бутылки красного вина; воду, кажется, не пьют здесь; потребуйте хоть несколько яиц в виде lunch'a, и вам поставят бутылку вина. На все столы, которых было больше дюжины, подавал один француз, которого мы почему-то прозвали pigeon. Он укладывал на руки до четырнадцати тарелок с кушаньями и бегом на своих жиденьких ножках раскладывал их по столам. Драгоценный pigeon для отеля!

На другой день устроили поездку в saladero, бойни, где бьют скот и готовят мясо, кожи, сало и т. п. Поехали в карете по отвратительной дороге. Мимо нас носились гаучи на своих лошадях, как стрелы, а мы ползли по грязи, и иногда были принуждены выходить из кареты; встречались и возы с мясом. Часа чрез полтора мы приехали на место. Запах крови и мяса слышен был издали. Бойни не было; загоны были пусты. В огромных котлах вываривалось сало, и на дворе были сложены огромные холмы

шкур. Длинный ряд лежней, на которых сушится мясо для вывоза, был пуст. Но всё это к лучшему; хорошо, что мы не видели самой операции. На этих *saladero* бьют до тысячи и более быков в день. Гаучи загоняют их в узкие загоны, устроенные из двух дощатых заборов, одни подтягивают по очереди жертвы арканом, и экзекутор награждает каждую ударом ножа в стантовую жилу. Другие принимают готового, и в полторы минуты шкура снята, мясо отделено от костей, и всё на месте. Затем оно солится и сушится. Если находят у коровы детёныша, то и он обделывается и вывозится целиком в город для продажи, и мясо это едят. Отвратительно видеть эти красныя полуживотныя: совершенно собака с содранной шкурой. В окрестностях Буэнос-Айреса есть даже *saladero*, где бьют лошадей (кобыл исключительно)! Народу совсем почти не было. Мы зашли в домик, где можно было выпить пива, и уехали в город.

Во время стоянки было огромное движение военных судов; между прочим, пришла яхта английского яхтклуба *Themis*, на которой богатый англичанин *mr. Hanham* с женой делал второе путешествие на Сандвичевы острова. Он шёл тоже в Магелланов пролив и надеялся нас встретить там. Вскоре он вышел в море.

8 августа, будучи готовы в плавание, вышли и мы в море для следования чрез Магелланов пролив в Чили, в залив *Conception*. Мы ожидали ужасного перехода. Когда 10 августа в первый раз взяли все рифы при *NW* ветре, мы ещё не так недоброжелательно смотрели на него вначале, но когда он перешёл в *W*, и мы даром качались до русленей, он нам сильно не понравился. «Пошла писать!» — говорили мы: 12-го опять дул памперо от *SW*.

Утром 11 августа при уборке коек по неосторожности вольный матрос Ф. Иванов упал за борт. Легли в дрейф и послали шлюпку; но, вероятно, окоченев от холода, он утонул у самого буйка до прихода шлюпки. Ужасная смерть! Утонуть, да ещё замерзнуть; дрожь пробегает, как вообразишь себе подобную вещь...

Ветры большею частью дули от *NW* и *SW* четвертей, иногда хорошо подгоняя, иногда заставляя лавировать. 16 августа опять дул риф-марсельный ветер до полночи 18-го, и затем уж совсем рифиться не приходилось. Погодами нельзя похвастать: большею частью пасмурность, и иногда сильная гроза. Мы приближались к Магелланову проливу; тёмными красками рисовалось в нашем воображении это дикое царство штормов и непогод! Входить в него со стороны Атлантического океана весьма затруднительно. Туманы и противные *W* и *NW* шторма заставляют часто прокататься



у входа по многу дней. 22 августа в полдень мы были в восьмидесяти двух милях от входа. Развели пары, и на другой день при ясной и тихой погоде увидели мыс *Virgins* (Дев). Если б мы были спутниками Магеллана, мы бы, вероятно, и пролив, носящий имя великаго мореплавателя, назвали бы тихим. Вид вовсе не грозный: низкая, обрывистая скала имела вид стены, очень длинной.

В первом часу прошли его меридиан, вошли в пролив, и в семь часов вечера бросили якорь в бухте *Possession*. На другой день утром снялись и пошли дальше. Часу в четвёртом пополудни в *Packet bay* увидели судно, стоящее на якоре: то была яхта *Themis*, которую мы видели в Монтевидео. Мы подошли к острову *Elisabeth* у бухты и бросили якорь. Я поехал на катере с капитаном к нему. *Mr. Hanham* в своей меховой курточке и картузе встретился с нами с охотничьим ружьём в руках и сел в катер. Поехали на яхту. Она оказалась на военном положении: заряженные ружья были у входнаго люка и маленькия орудия приведены в порядок. «Кого вы боитесь?» — спрашивали мы. «А мало ли, что может случиться», — отвечал он. Действительно, предосторожность на таком маленьком судне не лишняя. Патагонцы, может быть, народ и смирный, да за это ведь наверно никто не ручался. Отбуксировали мы яхту на более глубокое место и на другой день взяли на буксир и пошли дальше. 11-го прошли параллель *Sandy Point* (*Puenta Arenas*), на котором единственное (чилийское) селение во всём проливе.

Горы, начиная с входа, всё увеличивались и увеличивались. Верхушки из чёрных масс были покрыты снегом. Цвет воды совершенно чёрный. Температура почти всё время стояла +2 °R. Три четверти четвёртого часа встали на якорь в бухте *St. Nicolas*. Мы стояли у самага берега; горы в шестьсот-восемьсот футов казались совсем близко. Пасмурная погода придаёт этим диким массам что-то величественное, заставляющее призадуматься... Подумаешь, и здесь живут люди...

На другой день пошли дальше и в восемь часов прошли мыс *Froward*. В шесть часов вечера бросили якорь в бухте *Playa Parda*. В глубине бухты, или, лучше сказать, в лазейке, виднелся дымок. Там стоял виденный нами в Монтевидео испанский клипер. На другой день, 27 августа, мы все вместе хотели выйти в океан и снялись с якоря, но свежий *NW* ветер встретил нас после полудня, и в два часа мы бросили якорь в *Port-Tamar* в сорока милях от выхода в океан. Мы встали на два якоря в кабельтове от берега и были защищены от шторма горами. Шёл град. Этот ветер и погода простояли три дня. Мы занимались рубкой дров. Мелкий

лес растёт на подошвах гор на совершенно болотистой почве; трудно сделать несколько шагов. Видно, что здесь ещё не была нога человеческая. 30 августа стихло, но мы хотели выждать зыбь в океане и остались на якоре. По случаю тезоименитства Его Величества мы иллюминировались флагами, что сделали и яхта, и клипер. В полдень салютовали тридцать один выстрел; может быть, это были первые выстрелы, на которые пришлось отвечать грозным свидетелям.

31 августа все вместе вышли из бухты; мы буксировали яхту. В полдень прошли Мерсу-Бау, в час — мыс Pillar и вышли в Тихий океан. Чужие, мы не понравились ему. Ходила огромная зыбь, и на другой же день заревел от *N* риф-марсельный ветер и заставил взять три рифа и спустить брам-стенги. Четыре раза брали все рифы, и несколько раз — два; *SW* и *NW* ветра дули и те, и другие свежо; погоды стояли преподлые. После первого риф-марсельного ветра увидели яхту и клипер, но обогнали их и потеряли. 5 сентября опять все рифы и закреплённый крьюсель; ревел от полдня до полночи и 7 сентября. Барометр опустился до 29 дюймов (736,6 мм ртутного столба. — *Ред.*). 8-го опять шторм от *NW*, и мы качались под одним грот-марселем. Нас отнесло миль на сорок назад; впрочем, это уже в третий раз. После этого обстоятельства изменились; мы уж не думали о рифах и спокойно подошли к заливу, а 15 сентября пошли в него и бросили якорь в полутора милях от Талкахуано.

Талкахуано — маленькое городишко с пятью тысячами жителей, лежит в глубине этого великолепного залива, справедливо названного Conception (Зачатие). Он состоит из нескольких улиц с одноэтажными большею частью деревянными домами; на них есть две-три ship chandlery, две отели и множество шенков (лавочек. — *Ред.*) для посещающих китобоев. Посредине небольшой парк с фонтаном. Жители — туземцы, почти исключительно нищие; они живут в скверных лачужках, питаются ракушками и рыбой и имеют осла или вола. Этой своей бедности они обязаны природной лени; кроме занятия для своего пропитания, они ничего не делают; скот у них водится единственно потому, что его много. Богатые (относительно) коммерческие люди — выходцы из Соединённых Штатов и Европы. Место это, однако ж, имеет свою будущность: великолепный, огромный залив в 35° *S* широты обещает со временем быть гаванью для многих судов. Талкахуано имеет почтовое сообщение с Вальпорайзо и Перу, а, следовательно, и с Европой, но оно в руках англичан.

В пятнадцати милях от Талкахуано лежит Concepcion — город в восемнадцать тысяч жителей. Он расположен на реке Bio-Bio, впадающей в океан немного ниже залива. Он уже город вполне: хороши здания, две церкви, площадь, множество порядочных магазинов, в которых, кажется, можно достать всё, и отели очень порядочные, хотя не лучше, чем в Талкахуано. Сообщение между обоими городами производится в дилижансах по прекрасной дороге, на почве, изобилующей вулканическим песком. Железная дорога между ними давно в проекте, но многие сомневаются в приведении его в исполнение.

Я пробыл там несколько часов, достаточных, чтобы получить понятие о городе. Но одно обстоятельство делает прогулку по улицам не совсем приятною — это встреча на каждом шагу с католическими монахами, которых больше видно на улицах, чем прочей публики. Они всматриваются в вас самым наглым образом и провозжают с дерзким выражением своих тупоумных глаз, как бы спрашивая: «Что ты мне не поклонись?» Чем прикажете это объяснить?

Concepcion после столицы Сант-Яго и Вальпорайзо считают самым значительным по торговле городом в Чили.

Чили — одна из самых благоденствующих республик Южной Америки. Она занимает двести пятьдесят тысяч квадратных английских миль и имеет полтора миллиона народонаселения. Управляемая конгрессом, состоящим из палаты депутатов по одному члену с двадцати тысяч жителей, и сената из двадцати членов, избираемых на три года, и во главе с президентом, избираемым на пять лет, она сама себя обезпечила от смут и беспорядков. Открытая Альмагро, сподвижником Пизарро, при завоевании Перу, в 1532 г. выгнанным индейцами, она вторично открыта и завоёвана испанцами в 1540 г. Это завоевание, говорят, стоило больше жертв, чем занятие всей прочей Америки. В 1810 г. начались движения, и в 1811 г. учреждён национальный конгресс, и Чили объявила себя независимой республикой. Началась война, кончившаяся в 1817 г. изгнанием испанцев при Чакабуко и объявлением республики независимую. Начались междоусобные войны, одно правление менялось другим, и после долгого опыта, в 1833 г., все смуты и беспорядки уничтожились окончательною конституцией, и с тех пор её дела идут лучше, чем где-нибудь.

Вальпорайзо ведёт обширную торговлю со старым и новым светом, которая быстрыми шагами идёт вперёд. Цифра входящих судов доходит до тысячи двухсот, и статьи ввоза простираются до

тридцати миллионов долларов. Военные силы их очень невелики; военных судов, кажется, восемь, и небольшая армия в три тысячи, но зато милиция — пятьдесят пять тысяч.

Сначала нам сообщили, что угля нет, но потом взялись доставить из его копей в сорока милях. Говорили, что виденный нами в Магеллановом проливе испанский клипер, торопясь на соединение с эскадрой у Чинчи по случаю раздоров Испании с Перу, сжёг весь уголь и пришёл к коням грузиться, но ему отказали, несмотря на предложенную тройную цену. Интересно знать, что это? Просто ли ненависть к бывшей mother-country, или выражение сочувствия перуанцам, как fellow-brothers. Не знаю, чем это кончилось.

Погоды были очень хорошие: от полдня до вечера дул лёгкий южный ветер, а там штиль. Два дня пред нашим уходом дул свежий *N*, но 26 сентября заштилело. Мы развели пары и снялись с якоря для следования в Перу в Каллао и, выйдя из залива, вступили под паруса. Переход был как нельзя более удачный: попутные *SO* и *SW* ветра давали всегда ход, иногда до десяти узлов. Не убирая бом-брамселей, мы почти всё время были под лиселями; редко брасопили (разворачивали в горизонтальной плоскости. — *Ред.*) рей, и погоды, хотя были переменные, но большинство дней великолепны; дождь, если и шёл, то на полчаса. Барометр правильно подымался и опускался и, кажется, с *SO* ветром мы получили пассат. В тридцати милях от рейда утром 7 октября мы развели пары. Недалеко от берега встретили английского купца — это было первое судно после Монтевидео, не считая, разумеется, двух наших спутников в Магеллановом проливе; а от Нью-Йорка до Монтевидео мы встретили тридцать судов. Но, кажется, время недалеко, когда и Тихий океан закипит судами и встанет на своё законное место. Вскоре прошли траверз острова San Lorenzo и бросили якорь в третьем часу на рейде Каллао. Рейд был полон судами; тут стояли перуанский фрегат Amazonas, пять пароходов и парусный бриг Guise, английские фрегат Leander и корвет Alert, чилийский корвет Esmeraldo и два блокшифа: американский и английский. Купеческих судов тоже множество, и в том числе и наше одно.

Каллао — небольшой город, но быстро увеличивающийся: года три тому назад в нём считалось пять тысяч жителей, а теперь до двадцати двух. Две-три хорошие улицы (лучшая Constitution) наполнены хорошими магазинами и огромным количеством ship-chandlery; но зато, если вы хотите видеть какую-нибудь безлюдную трущобу, то и за этим дело не станет. Отели (например, Hotel del Comercio) приличны для Каллао, но не больше того. Огром-

ный рейд его, хотя и открыт многим ветрам, но по географическому положению в  $12^{\circ}$  S широты не может быть безпокоен; вся беда заключается в сильном прибое. Единственное место, где построена каменная пристань, возможно для приставания на шлюпках. Недалеко от пристани достраивался броненосец, обшивавшийся рельсами, и обшивался бронью затонувший, но поднятый фрегат Callao. Город имеет крепость, говорят, очень сильную.

Пароходное сообщение существует с Вальпорайзо и Панамой, и железная дорога в Лиму, лежащую в десяти милях от города. Я поехал в Лиму на несколько дней, чтоб получить понятие о городе.

Столица Перуанской республики основана в 1534 г. Пизарро. Теперь это великолепный город в сто тысяч жителей. Он очень правильно выстроен, и множество из его улиц, хотя большая часть их не совсем чисты, состоят из прекрасных домов. Главная улица Calle del Union или de las Espaderas (одна продолжение другой) и ещё несколько наполнены даже роскошными магазинами и довольно широки. По обе стороны улиц идут каменные водостоки (на которых в огромном количестве прыгают огромные вороны, которых почему-то не гоняют здесь; чуть ли не запрещено законом их уничтожение). Старинная кафедральная церковь, в которой покоятся останки Пизарро, ещё множество церквей, площадь с фонтаном, на которой здания сената и присутственных мест, дума, кафедральный собор, дом архиепископа и прочие, и гостиный двор много украшают город. Кроме кафедральной, в Лиме ещё пять церквей отдельно, двадцать пять при монастырях (которых здесь-таки порядочно) и двадцать две часовни! Не хуже матушки Москвы.

Отели здесь очень порядочныя (например, Maury, Union и другие). Отельная жизнь, кажется, не менее развита, чем в Соединённых Штатах. Нам, русским, эти отели, впрочем, не понравились: многие сидели голодом; нет блюда без какого-то подлаго прованскаго масла, этой прелести испанскаго вкуса. Для увеселения и в Лиме, и в Каллао очень немного; есть в Лиме амфитеатр для боя быков, вмещающий двенадцать тысяч человек, но он заброшен, как и само дикое увеселение, два театра и цирк для петушьяго боя, но, кажется, весьма плохенькие. Единственное увеселение — это гуляние. Днём улицы не особенно оживлены: вы походите по магазинам, пройдёте на площадь, дойдёте до Rimac'a, а там начинается захолустье. На каждом шагу, опять-таки, монахи целыми фалангами, но от них уж не отделаешься. Река Rimac, на которой считается Лима, скорее водосток, чем река; курица, кажется, может перейти ея; чрез неё, однако, перекинуты мосты довольно высоко;

берега ея круты. Прогулка по Calle del Union весьма оживлена вечером: улица горит тысячами огней. Вы ходите по магазинам, останавливаетесь в открытых фотографических галереях и любуетесь великолепными типами лимских красавиц (если хотите, можете купить чью угодно карточку), затем выходите, чтоб идти дальше; встречается высокая, стройная женщина в чёрном платье и покрытая шалью. Вы останавливаетесь и даёте дорогу, но вы не проверите только что виденную фотографию: один глаз — вот всё, что вы увидели.

Торговля Лимы: оптовая в руках англичан и мелочная — французов. Француз, впрочем, не должен вести большой торговли и выходить из пределов парикмахерской или галантерейной; ему нужно, чтоб всё было *bon* и *petit*, а главное — *de Paris*.

Ходячая монета *sol*, равная доллару, так же, как пезо в Чили, но ходит здесь больше боливийский пезо, равный рублю. Все это монеты не «идеальные», как в Монтевидео, а серебрянные.

Республика Перу занимает пятьсот тысяч квадратных английских миль и имеет около трёх миллионов народонаселения. Она делится на одиннадцать департаментов. Законодательная власть в республике принадлежит конгрессу, состоящему из сената, в котором по два члена с каждого департамента, и палаты депутатов — из одного с двадцати тысяч жителей. Дела решаются секретарями (четырьмя, кажется), и исполнительная власть принадлежит президенту, избираемому на шесть лет. Войска ея состоят из двенадцати тысяч скверных уродливых солдат. Я видел полк в Лиме: около старика — мальчишка, ни дать ни взять американский полк, но убийственно наряженный в какие-то красные мундиры. Все от восемнадцати до сорока пяти лет подлежат службе в милиции. Флот состоит из пятнадцати судов.

В период открытия Нового света Перу была наибольшею и наиболее устроенною странюю. Она занимала пространство от  $2^{\circ} N$  до  $26^{\circ} S$  широты, но, занятая испанцами в 1532 г., переменила границы: северная ея провинция Quito присоединена к Новой Гренаде (1718) и многия южныя провинции — к вице-королевству Буэнос-Айрес (1788). Она была колонией испанцев почти триста лет, и последней из южно-американских колоний отделилась от метрополии. В 1821 г. войско чилийцев и буэнос-айресцев под командою генерала San Martin'a перешло границу и выгнало испанцев внутрь; Перу была объявлена независимой. Но испанцы не успокаивались, и в 1824 г. их окончательно прогнали после сражения при Аякучо. Начались смуты, вражды партий, и в 1836 г. прави-

тельство прибегло к помощи Santa Cruz, президента Боливии, который умиряет страну, делит Перу на северную и южную и соединяет с Боливией, ставши сам во главе Союза. Но Союз существовал недолго; после кровопролития при Юнгае в 1839 г. Santa Cruz был выгнан, и республики вошли в свои прежния границы. С тех пор всё было спокойно, но и то — почти.

За исключением Кастиллы, бывшего президентом с 1845 до 1851 г., никто из президентов не дослуживал своего срока в должности. Его преемник Ешеник изгнан в 1855 г. и Кастилла опять диктаторствовал в республике. Все смуты и беспорядки почти не имели влияния на страну, а оставались в границах столицы. Но и она при управлении Кастиллы держалась в спокойствии, несмотря на его возмутительный деспотизм — его поддерживало войско. Теперь он президент какой-то палаты.

В настоящее время (1864 г.) Перу в войне с испанцами за богатые гуано (разложившийся помёт морских птиц, хорошее удобрение. — *Ред.*) острова Чинчи, которых требует Испания в уплату каких-то долгов, которых республика не признаёт. С часу на час ждут их в Каллао; военные суда спустили брам-стенги. Военные приготовления, по-видимому, весьма безалаберны: недавно поручили какому-то янки выстроить фрегат и дали двести тысяч солей чистыми деньгами прямо на руки. Он положил их в карман и был таков. Говорили, что английский консул не допустил погони за почтовым пароходом, на котором он бежал, так как он был под флагом of Britain. Не знаю, насколько можно верить этим общим рассказам.

Во время стоянки на Каллаоском рейде мы получили предписание начальника эскадры Тихаго океана идти на Сандвичевы острова и оттуда в Нагасаки, не заходя в Панаму и Сан-Франциско, куда мы должны были идти по предписанию контр-адмирала Лесовскаго. Поэтому мы обмундировывали команду. Стоянка была удивительно покойна: утром штиль и пасмурность, после обеда ясно и легкий южный ветерок. Температура не подымалась выше +16 °R. 18 октября было лёгкое землетрясение. Это здесь не редкость; оне бывают ежегодно, и иногда сильныя. В 1746 г. оно уничтожило Каллао со всеми жителями (около пяти тысяч), следы котораго и теперь, говорят, видны в малую воду недалеко от ныняшняго. Это же землетрясение обратило в развалины Лиму: из трёх тысяч домов осталось целых двадцать один. Дожди здесь явление необыкновенное: может быть, землетрясения заменяют их, чтоб человек не мог сказать, что на свете есть совершенство.

23 октября вечером развели пары и вышли в океан для следования в Гонолулу на Сандвичевы острова. Отойдя сто миль от Каллао, мы получили легкий южный пассат от *SSO* и вступили под паруса. Изредка меняясь от *SSO* до *OSO*, иногда давая отличный ход, подгонял он нас, заставляя только иногда переставлять лиселя с одной стороны на другую. «Худая стоянка лучше хорошего плавания». Да, но нет правил без исключения; это плавание было не хуже стоянки. Что имеет едва ли не главное влияние на то, что плавание так худо себя рекомендует? Нельзя ехать на берег? Но ведь есть такие стоянки, что тоже нельзя ехать на берег, в которых положительно ничего не тянет даже погулять, и решительно с тем же удовольствием пройдёшься по шханцам в хороший тёплый день (примеры таких стоянок увидим впереди); нельзя иметь хорошего стола? Но и эта статья, благодаря стараниям английских мореплавателей-гастрономов, устраняется совершенно; хорошие консервы и несколько голов скота — и вы имеете тот же «стол», что, опять-таки, при некоторых стоянках.

Утром вы встаёте, выходите наверх. Воздух чист и свеж, умеренная жара не мучает вас в белом или шёлковом платье; вы идёте под задний мостик и становитесь под прохладный душ или дождик, устроенный над винтом. Пред завтраком ещё раз повторите купание, завтракаете с отличным аппетитом и забываете возможность иметь всё то же, но свежее, если, в самом деле, не имеете свежее. Потом с непривычки на вас действует неприятно жара, но спасение есть на оси винта; вечером, опять-таки выкупавшись, ложитесь в койку, и, закрывшись лёгкой простыней, засыпаете великолепно. Но это тропики. Вообразите себе обстоятельства не много похуже. Мы не будем плавать у мыса Горна, в вечных штормах и мокроте от сеток до киля; но только посредственное плавание: дует довольно свежий бейдевинд, порядочное волнение качает корвет и так, и этак, самым неправильным образом, температура довольно низка и пасмурность вымочила палубу.

Вы ложитесь спать, и уж крепко проспали несколько часов, как в каюту является дневальный с фонарём и подходит к вашей койке: «Ваше благородие, без пятнадцати минут», — говорит он, дергая вас за руку. Вы вскакиваете, закрываетесь рукой, чтоб не видеть прямо нацеленный в глаза ненавистный фонарь, и вспоминаете, что с полночи на вахту. «Чтоб тебя разорвало! — думаете вы. — Чтоб-те лопнуть с твоим подлым фонарём!», и лениво, едва устаивая на месте от качки, одеваетеесь и выходите наверх. Палуба грязная и мокрая, матросы в своих дождевых плащах смотрят



кисло, в воздухе сыро, и вы чувствуете, что четыре часа должны простоять у компаса на мостике, на самом ветру, только раз в склянку спускаясь вниз, чтоб кинуть лаг. Вот когда вы смело говорите, что лучше в шторм и ливень простоять в какой-нибудь труппе, вдвое подлее открытого океана, и под парами, даже с грязной палубой. Но ведь и на якоре вы стоите ночью вахту, говорите вы. Да-да, только не такую, там я и хожу, и могу скрыться от дождя, а главное — не валяет с боку на бок и не отзывается в голове, что вы не выпались. Окончивши, однако, эту вахту, вы от души смеётесь вашему пробуждению; бедный дневальный! За что я ему пожелал, чтоб извозчик, да ещё пьяный, дышлом в глотку въехал, или что-нибудь в этом роде, и засыпаете ещё крепче, как бы освободившись от десяти пудовой ноши.

На переходе из Каллао я стоял по штурманской части, и вахт не стоял; вот, может быть, почему я очень был доволен переходом.

9 ноября пересекли экватор в долготе  $W 118^\circ$ , 12-го заштило. Прекрасная погода заменилась ливнем, и жара всего в  $21^\circ R$  сделалась невыносима. Развели пары, и опять все прелести штилевой полосы выгоняли из каюты. 13-го получили лёгкий северный пассат от *NNO*; прекратили пары и вступили под паруса. 15 ноября ветер перешёл к *SO* и засвежел до десяти узлов ходу, но в полночь опять дул *NO*, тихий и постоянный. Он иногда свежел до одиннадцати-двенадцать узлов. Так, 19 ноября мы сделали суточное плавание двести тридцать девять миль, а 20-го — двести пятьдесят три.

22 ноября в трёхстах милях от Гонолулу развели пары. Вечером мы уже различали, хоть неясно, северные берега Hawaii. Утром 23-го я был на вахте с четырёх часов; мы шли близко острова Molokai. В воздухе было чисто, и веяло с берега ароматом тропической флоры. Верный наш сослуживец, большой чёрный пёс Варяг, лаил на берег, и всё на корвете было оживлено. Но погода испортилась: пройдя между Molokai и Oahu и подойдя ко входу, мы приняли лоцмана при дожде. Пополудни стали на якорь на внутреннем маленьком рейде Гонолулу, в кабельтове от берега. На корвет приехали прачки-канаки с рекомендательными письмами. Они не то чтоб некрасивы — но и красиваго ничего нет в их кофейных фигурах. Впрочем, они весьма хорошо сложены.

Гонолулу, лучший порт Сандвичевых островов, имеет шесть тысяч жителей и состоит из нескольких улиц с плохенькими, с небольшим исключением, деревянными домами. На набережной и главной улице, видной с рейда, — весь торговый мир его: несколько ship-chandlery и китайския лавки, нечто вроде military stores,

и несколько отелей, весьма не роскошных, даже, вернее, плохих. В одном из них есть, впрочем, порядочный бильярд, но зато на билете, рекомендующем всё, что есть в отеле, между прочим сказано: «Billiard Saloon, with the best billard in the Kingdom». Кроме главной улицы и ещё двух-трёх, ещё, пожалуй, приличных, все остальные большею частью состоят из заборов, и там и тут разбросаны не совсем чистыя канакския избы. Две церкви и дворец короля дополняют город, а там уж идут нескончаемые аллеи и жижины, окружённые садами или огородами.

Пальмы и фруктовые деревья растут здесь в очень небольшом количестве. Большая часть фруктов, которыми, впрочем, Гонолулу очень богат, привозятся из Hawaii и других островов. Вообще город печальный; единственное порядочное здание — это City Hall, каменный двухэтажный дом на главной улице.

Теперь бы мне следовало любоваться великолепными видами Сандвичевых островов. Но если б я был способен любоваться ландшафтными видами, то мне бы давно следовало описать и великолепные виды Бермудских островов, и вид гористых берегов залива Conception с его круглыми братьями-холмами, справедливо названными сосцами, и вид синих вершин Анд, на который можно любоваться с Каллаоского рейда. Но назовите меня, как хотите, я могу только восхищаться величием и дикостью природы, а не ландшафтами. Я восхищался Ниагарским водопадом, потому что это величественнейшее явление природы. Я любовался берегами Гудзона, потому что виды его сопряжены с самыми приятными воспоминаниями, для меня, разумеется, а не потому что «вот долина, засеянная роскошною жатвою, и посреди ея стоит ферма, и там ходит стадо, живописно раскинувшись по зелёному лужку, а там лес синеет вдаль!» и прочее. Я любовался горами и скалами Магелланова пролива, потому что эти горы и скалы, выдерживающие напор страшных и всегда разъярённых волн океана, рисуют самую дикую картину, какую может нарисовать воображение художника. Я восхищался кипящим океаном в урагане, потому что он был величествен, когда мы летали, как чайка, по его волнам, а оставался совершенно равнодушным к памперосам и прочей мерзости, потому что в них, кроме неприятного, ничего нет; и, наконец, мне нравилось плавание в тропиках, потому что оно хорошо, а не потому что «вдалеке чистый безоблачный небесный свод упирался в ясныя линии горизонта». Вот почему я не могу описать всех прелестей окрестностей Гонолулу. Я стараюсь не упускать упоминать обо всём том, что важно для нас, моряков.

Я упоминаю об отелях, магазинах, увеселениях, насколько знаю сам (а знаю я, надо признаться, очень мало; всем предыдущим я очень мало интересовался), а пальмовые рощи и холмы, с которых можно любоваться закатом солнца... Бог с ними! Пусть они вдохновляют художников.

Впрочем, если б я и хотел, то не мог бы ничего описать. Погоды сверх всякаго чаяния стояли более чем отвратительныя: в две недели мы раз видели солнце, и лил без отдыха дождь. Дороги скверны даже для Сандвичевых островов, и вообще обстоятельства сложились так, что мне не пришлось ничего видеть. А, говорят, есть, что посмотреть: Солёное озеро, королевская купальня, долина Евы (это для любителей), а главное — Пали, восьмисотфутовой обрыв в лощине, соединённый с исторической легендой из времён Камеаеа.

Группа Сандвичевых островов состоит из тринадцати островов, из коих восемь обитаемы. По величине вот их порядок: Гавайи, Мауи, Оау, Кауаи, Молокаи, Лахаи, Ниихау и Кахулаве. Поверхность всей группы — шесть тысяч восемьсот квадратных английских миль. В период открытия островов Куком в 1778 г. их народонаселение простиралось до двухсот тысяч, в 1832 г. оно было уже сто тридцать, а теперь всего около семидесяти. Чем это объясняют, увидим выше. Каждый остров управлялся абсолютно деспотически королями, которым отдавались божеския почести. В конце восемнадцатого столетия король Гавайи Камеаеа решил пересоздать острова и видел для этого необходимость соединить их все под одно управление. С помощью Ванкувера он покоряет остров за островом и доходит до Оау (1792). Канаки упорно стоят за свою независимость, но Камеаеа стесняет их в долину Пали, и в кровопролитной битве они доходят до обрыва. Они решаются кинуться в него, но не сдаваясь, и только тогда король завладевает островом, когда все эти канаки были уничтожены. Мелкие острова сдались, видя невозможность держаться, и Камеаеа делается королём всей группы и избирает резиденцию Оау. Сподвижником и советником ему был англичанин John Young, оставленный ему Ванкувером, сделавшийся, таким образом, историческим лицом.

Его преемник Александр Лихо-Лихо, или Камеаеа II, был большой руки прогрессист и ездил в Англию хлопотать о признании Сандвичевых островов независимыми, где и умер с женою. Тело его, однако, привезено в Гонолулу и хранится в склепе. Куда девались останки Камеаеа I, не знает никто, канаки унесли их в горы.

При вступлении Камеаеа III правление перешло в руки европейцев, и конституция сравняла все классы народа. Были попытки сделать острова штатом Северной Америки, и уже трактат, начинавший дело, был подписан подпоенным королём, но английский резидент украл бумагу, и, как говорят, съел её, чтоб и духу ея не было слышно. При нём преобладающею религиею сделалась христианская.

Канаки скоро помирились с христианством, и миссионеры не упустили попользоваться этим случаем: они проповедывали, что нужно ходить в платьях, и они же являлись к их услугам с лавочкой. Канаки стали носить его сверх сил, мучились в церквах и гостях в своих нарядах и выходили на воздух, стараясь подышать лёгким пассатом. А природа делала своё: явились чахотки, да прибавьте к этому знакомство каначек с европейскими китобоями, и вы можете составить гипотезу быстрого уничтожения туземного народонаселения. После Камеаеа III на престол вступил Камеаеа IV, кажется, сын его сестры. Его отец Кекуанаоа был губернатором Гонолулу ещё очень недавно, потому что родство считается по женским линиям; а мать его не была царской крови. Камеаеа IV умер в 1863 г., и брат его Камеаеа V, теперь вступив на престол, объявил себя неограниченным властелином островов. Он канак в душе и живёт в канакской избе, недалеко от города, а во дворце только делает официальные приёмы.

Дворец занимает королева Емма, супруга покойного брата короля. Она большая охотница до музыки и, за неимением лучшей, просила послушать нашу. Я всегда был счастлив на путешествия с музыкантами, а потому и на этот раз был послан с ними. Какой-то офицер-канак ждал меня на пристани и повёл во дворец. Маленький каменный дом, составленный из четырёх довольно больших комнат, окружённый парком с фонтаном и обнесённый каменным валом, составляет дворец. Дом окружён колоннадой, где я поставил хор и обратился с вопросом к какому-то американцу, одетому в синий мундир с медными пуговицами, где королева желает, чтоб была музыка. Но это оказался, кажется, дворецкий. Скоро пришёл какой-то министр, и, показав место, сказал, что королева в другом доме, около, и хочет слушать оттуда. Я этому был очень рад: музыка играла, а я с министром (вообразите!) осматривал дворец.

В приёмной, великолепно меблированной большой комнате, по стенам были развешаны портреты европейских монархов. Следующая комната — кабинет с довольно богатою книгами и картами

библиотекою. Тут были развешаны портреты Камеамей и всех важных женщин, а остальные комнаты были заперты.

Жаль, что я не мог попасть в тронную залу, интересно было бы видеть мантию королей. Она делается, может быть, сотни лет из перьев редкой птицы, у которой только два пера, какого-то особенно тёмного цвета, годятся для нея.

Под вечер королева вошла в зал в сопровождении нескольких толстых каначек и уселась пить чай. Мы уже кончили осмотр и слушали музыку. Она, кажется, уже довольно стара, выражение ее лица крайне угрюмое: вы как будто читаете на ее лице чувство глубокой, неизлечимой грусти. Ее толстые компаньонки были родственницы короля; они тоже будто бы прошли огонь и воду и медные трубы. Может быть, они ясно видят изведение своего народа, а, может быть, это просто грусть по невозвратно прошедшему.

Оне, к счастью, не заметили меня, и поздно вечером я решился просить увольнения. Министр просил сыграть ему что-нибудь «lively», потом призвал какого-то офицера-канака и что-то говорил ему. Является шеренга человек в двадцать солдат, которым офицер на канакском языке пояснял что-то очень долго. Немедленно половина из них приходят с фонарями, остальные берут пулпитры, и мы выступаем в поход. Лило, как из ведра. Хуже — темнота, не позволяла видеть на дюйм. Мы пошли с фонарями по лужам и глубоким лужам вместо улицы (сухих мест не было на площадь ноги); сзади меня и с боку несли по фонарю. Как-то мы дошли до пристани и как курицы приехали на корвет. Никогда я не забуду этого шествия.

Переворот, начатый Камеамеа I, котораго называют Петром Великим Полинезии, имел пагубное влияние на физическая силы народа: видно, что он чувствует себя не в нормальном состоянии. В нём есть ещё даже первобытный языческий элемент. Наш консул устроил нам хула-хула — дикий вакхический танец, который никогда, кажется, не исчезнет отсюда. С каким азартом и неподдельною радостью пели старики и играли на своих тыквах, и с какою живостью плясали молодая каначки свой любимый танец! Сколько народу собралось смотреть на эту теперь уже редкость (миссионеры в видах прекращения его, как безнравственную пляску, устроили так, что он только дозволяется европейцам, и то с платою пошщины). Собственно, в танце ничего нет, кроме дикости; но он даёт понятие о том, что было в те блаженные времена, когда канаки не знали забот, не наряжались в платья, а единственно занимались круговыми вакхическими плясками

в костюмах Адама и Евы. Нынешнее хула-хула, впрочем, только намёк на это.

Интересно, почему этот народ так смиренно покорился христианству? Или это зависело от отсутствия энергии в природе канака, или религия их образовалась под влиянием внешней природы, например, вулканов, и уничтожилась объяснением этих явлений? В самом деле, такой вулкан, как Мауна-Лоа на Гавайи (12 800 футов), на котором считалась резиденция главного бога (в образе человека), извержение которого, например, в 1852 и 1855 г. подымалось в воздух до пятисот футов, и лава текла струями шириною в милю и наполняла ущелья до трёхсот футов глубиною — не мог ли иметь влияние на религию дикаго народа? Впрочем, тогда нужно полагать их религию самостоятельную, самобытную; а она, на основании фактических сравнений, чисто малайского происхождения; а та опять иудейская, и по обрядам, и по понятиям. Следовательно, надо полагать, обряды гавайцев, как смутное предание чего-то очень отдалённого, а религию оставить под влиянием внешней природы, или уже положить, что христианство им страшная тягость. Трудно решить.

Гонолулу, находясь на пути судов из Америки в Китай и Японию, имеет свою будущность. Теперь это место сбыта товаров для китобоев; торговля ведётся с Америкой, и таможенная пошлина — единственный доход государства. Европейцы и янки уселись здесь плотно. Они занимают должности в правлении, и министры все европейцы. Они обрадовались приходу военного судна, и все без исключения, как голодные волки, рванулись по очереди для салютов, которым конца не было: и министрам и резидентам, и комиссарам и прочим. По воскресениям город умирает; всё заперто. За игру на бильярде или в карты на деньги платится пятьсот долларов штрафа. И все миссионеры!

Я уже говорил, что погоды были прескверные: иногда дули свежие ветра, даже от *S*, и наше соседство с китобоями было довольно безпокойно. Однаго француза сдрейфовало на рифы, и мы — одни имея средства — должны были стягивать его.

6 декабря развели пары и под проводкою лоцмана пошли в океан для следования в Нагасаки. Проходя бар, корвет два раза слегка ударило волнением о дно. «Never mind!» — сказал лоцман, улыбнувшись, когда на него посмотрели вопросительно. Вскоре его ссадили, затем вступили под паруса и имели хорошие ветра *NO* четверти до 28 декабря. Так за 9, 10, 11 и 12-е числа прошли девятьсот двадцать шесть миль, а за 11-е одно — двести шестьде-

сят пять. 13-го опять *N* ветер был удивительно хорош: за сутки прошли двести семьдесят четыре мили. Около полночи 15-го пересекли первый меридиан в широте  $20^{\circ}10'$ . Рождество было проведено довольно весело: опять музыка и представления, но всё не то! Во-первых, в море, а во-вторых, комедии-то все те же.

28 декабря заштило. Развели пары и, пройдя двести миль, опять вступили под паруса и лавировали при *N* ветрах. 4 января 1865 г. развели пары. 6-го ветер от *N* начал свежить и развёл волнение. Мы пошли вместо девяти и десяти по шесть узлов. Ночью он стих, но утром опять поднялся, и ход был три узла; мы лавировали под триселями и парами. Утром 7-го прошли Вандименов пролив, но ветер не переставал. Не имея достаточно угля, чтобы дойти по четыре узла, мы поставили марсея в три рифа, и, подняв винт, прекратили пары. В полдень 9-го немного стихло, и нас понесло течением на *Morisson Rocks*; развели пары, и около полдня 10-го подошли ко входу; остановились, чтобы поднять брамстенги и выправить рангоут, и вскоре вошли на рейд. Там стоял «Богатырь» под флагом контр-адмирала Ендогурова и «Абрек». Мы отсалютовали тринадцать выстрелов. На рейде ещё были английский пароход *Argus*, французский *Kien-Chan* и голландский *Amsterdam*. Кроме того, два японских. Мы бросили якорь между «Богатырём» и «Абреком». Здесь уже было одиннадцатого января, так что мы выиграли день.

## Япония

Наконец мы дошли до тех стран, которые не могут не возбудить живаго интереса даже самого равнодушнаго читателя, и которые не могут быть оставлены без внимания всякаго сколько-нибудь наблюдательнаго путешественника. Несколько хороших книг вышло в последнее время об этом своенравном народе, столько веков уединённом от прочаго мира. Я не задавал себе до сих пор задачи изучать виденныя мною страны и народы, потому что, во-первых, мало интересовался ими, в чём, к собственному стыду, я должен признаться, и, во-вторых, много ли, в самом деле, может изучать и наблюдать какой-нибудь несчастный гардемарин в пятнадцати или двадцатидневную стоянку в порту? Мои сослуживцы, сами протерши лямку первых годов службы, поймут это очень хорошо и извинят меня за то, что я до сих пор не написал решительно ничего интереснаго. Я буду крайне счастлив, если наведу их на какое-нибудь приятное воспоминание прошедшаго тем, что

напомню им самые сухие факты. Но для того, чтобы не пришлось мне опять извиняться, и сделаю всё, что могу, чтоб дать хоть какое-нибудь понятие об том, что видел и слышал в Японии, в которой самый неумолимый наблюдатель не может войти в толк и дать себе ясный отчёт о том, что видел (хотя, тем не менее, сообщая всё, что узнал).

Благодаря в особенности Sir Rutheford Alcock'у, английскому посланнику и полномочному министру при японском правительстве, мы можем составить кой-какой взгляд на историю этой страны и её правительственного механизма, столь странного и различного от прочаго света. Урывками из его книги «The capital of the Tusoon» я буду пользоваться и при составлении моего рассказа.

Нагасаки лежит в глубине великолепной бухты западного берега Киусиу, которая совершенно справедливо стоит в ряду с лучшими рейдами земного шара, каковы, например, Рио-Жанейро, Мельбурн, Севастополь, Императорская гавань и прочие. Она имеет около восьми миль длины и только до двух ширины и защищена от всех ветров, так что трудно себе представить что-нибудь лучше стоянки на этом рейде. У подножья высоких берегов его расположен город, почти занимающий половину всего протяжения их. Вид его с рейда довольно странен: Ора — европейский квартал, расположенный на самом лучшем месте, смотрит чем-то недостроенным, начинающим своё существование. Дома его, хоть и составили несколько правильных улиц, но смотрят раскинуто; множество шестов с консульскими флагами украшают вид: есть тут всякие — даже швейцарский — только не хватает нашего. Около него, дальше в глубину, лежит Десима — голландская фактория с одной узкой улицей высоких двухэтажных домов, а дальше к концу бухты, недалеко от места, где в неё впадает мелкая, высыхающая в большие отливы речка, расположен самый японский город, или огромная масса маленьких, некрасивых домиков. Он приходится в долине между двумя высокими горами, так что с рейда только видна примыкающая к берегу часть. На другом берегу лежит Инасса, получившая название «русской стороны», и Аконура, где голландцы устроили японцам механическое заведение. Но обо всём этом после.

Не успели мы бросить якорь, как корвет был окружён огромным количеством японских перевозных шлюпок (фуне). На корвет вошло несколько японцев-прачек с рекомендательными письмами, поставщиков или компрадоров, перевозчиков и просто зевак. Мы с любопытством начали осматривать их с ног до головы.



Костюм их поражает всякого, кто видит его в первый раз. Для нас он, конечно, был очень оригинален: на одних синие или серенькие длинные халаты (киримоны), перетянутые не очень широким поясом, белые или синие же чулки, в которых большой палец также отделён от прочих, как в наших рукавицах, и между ним и соседним проходит перетяжка соломенной сандалии, которая сзади не держится ничем и, следовательно, шлёпает по палубе. Другие — в коротких киримонах, то есть подвёрнутых длинных, и в каких-то тёмно-синих узких брюках, вплотную обтягивающих ногу и составляющих одно с чулком. Головы их выбриты, кроме висков и затылка, а волосы гладко причёсаны вверх, где они составляют косичку или хвостик, аккуратно прилизанный и идущий ко лбу: у одного маленькая и узкая, у другого толстая и чуть не достающая лба, но «обыкновенная» косичка — средней величины.

Но вот вошли чиновники. Киримоны их сделаны из лучшей материи, и у некоторых из них сверх него одета чёрная креповая кофта; перевязки их сандалий обшиты красным или чёрным сукном; за поясом две сабли — большая и маленькая с предлинными ручками. Один из них был переводчик и повёл главного к капитану. Вот идёт какой-то получиновник с одной маленькой саблей; рожа его убийственная — точь-в-точь наш макака, прыгающий около мальчишек и усердно выцокивающий, что ему новые люди сильно не нравятся.

Это Бенгуро — весьма замечательная личность. «Здравствуйте», — говорит он протяжно, подходя к вам и кланяясь в пояс, упираясь обеими руками в колени и приятно втягивая воздух. «Э, да ты говоришь по-русски». — «Хээ, по-русски». — «Где же ты выучился?» Он подымает голову к небу, как бы что-то припоминая или читая на нём: «Унковский знаете? Аскольдо фрегата?» — спрашивает он в ответ. «Командира Аскольда? А что?» — «И-и, — затынул он, — я... доски продавать». Это значит: поставщик лесу. (Если б вы знали, что это оказался впоследствии за республиканец! Как его до сих пор не повесили — трудно понять.) Все разговоры с японцами идут в этом роде. Его помощник Кохэн уселся на корточки на палубу во время разговора и сидел с полчаса, пока мы приставали с разными вопросами к Бенгуро. Да вы полюбуйтесь, как он сидит: сядьте так же, и вы свалитесь чрез две минуты. Он весь держится на носках, и, кажется, что так и следует сидеть.

Какой-то маленького роста, с плутоватым лицом мальчишка пристаёт к нам, объясняя, что у него «сампан», полагая, вероятно,

что мы пришли из Китая и иначе шлюпки не называем; отстанет он — опять прачка со своим рекомендательным письмом...

Но теперь пойдёмте на берег и поедемте сперва в Ору. Съезд на берег очень удобен: для этаго вам предлагают свои услуги огромное количество фуне. Это — широкая плоскодонная посудина футов тридцати длины с обрубленною кормою, посредине устроена будка с отдвижными ставнями, в которую вы садитесь по-европейски на чистыя циновки. Посредине ея стоит глиняный горшок с тлеющим деревянным углём для куренья, дальше лакированный ящик и какой-то стереоскоп со связкой бумаги на малом дне — это макура, на которой японцы спят вместо подушек, чтоб не портить причёски. Два здоровых японца гребут длинными вёслами сзади будки; но не так, как гребут у нас, а нечто вроде того, что у нас называется «голанить». Они насаживают на маленькую стойку на борту весло и преискусно винтят, упираясь одной ногой в приставленную к борту дощечку и монотонно припевают какие-то несвязные звуки, вроде «а-си-йон, и-йе», протягивая одну и выговаривая другую, как бы переводя долго сдержанное дыханье. И множество японцев живёт в этих фуне семейством, и другой квартиры не имеют!

Пристани великолепныя, каменные. Дома Оры смотрят чем-то выстроенным на скорую руку, каменных очень мало. Направо от речки, идущей перпендикулярно к берегу и высыхающей в большой отлив, — большой двухэтажный дом. Это — General Store, в котором пара жидких французов снабжают Нагасаки всем, что есть лубочнаго в Европе. Какой-нибудь двусабельный японец глубокомысленно рассматривает лубочный, бракованный револьвер или трубу, а французик ему рассказывает, что всё это — ипийока (самые лучшие). «D'ou viennent vos marchandises?» — спрашиваем мы. «Directement de Paris», — отвечает французик, но улыбкой показывая, что ожидает громкаго смеха. Но как вежливость существует и в Нагасаки, то мы только слегка улыбнулись. У него, однако, есть и порядочные вещи, но это то, что он готовит европейцам: платье, бельё, сапоги, галантерейныя мелочи и прочее. Несколько дальше ship-chandleiy Гунслера — поставщика на русские суда. Он жид и говорит чистым русским языком. Один в своём роде, он пользуется монополией по части снабжения судов, а потому с японцев, не церемонясь, дерёт по полдоллару за фунт тросу и прочего.

По набережной речки, чрез которую перекинут видный с рейда массивный деревянный мост, — множество шенков для ко-

манд военных и купеческих судов, наполняющих рейд. По речке далеко от набережной, почти в конце города стоит хорошее каменное здание английского клуба с бильярдами и кеглями. Кроме того, в Оре несколько отелей с барами и бильярдами довольно порядочными; лучшая носит название Belle-Vue.

Из европейцев встречаются только купцы. В Нагасаки вообще нет не купцов: каждый приехал сюда, чтоб нажиться и, набивши карман, он уже гуляет по улицам со вздёрнутым носом, с хлыстиком и стёклышком и присвистывает арию. Некоторые из капиталистов-англичан, держащих коммерческие дома, или агенты богатых домов Китая поселились здесь покрепче. Небольшие каменные дома их на возвышенностях окружены каменными валами, между которыми расположены парки. Тут же и погребя из камня, и конюшни для верховых лошадей (в экипажах не ездят в Нагасаки), а у одного есть даже батарея и судно на рейде с шестью пушками. Эти укреплённые замки, разумеется, не могут кончить своей постройки. Сегодня эта дорога хороша, завтра вздумается продлить и уширить её — и снова кипит работа, которая здесь, так кстати, ничего не стоит. Удивительная дешевизна жизни, действительно, делает рабочие руки баснословно дешёвыми. Японцу — простому «кули», разумеется, не двусабельному «самураю», стоит два-три темпа в сутки (шесть-семь копеек), и он имеет стол, вино, табак, всё. Ходячая монета — бу или ицебу (сорок четыре копейки) имеет от шестнадцати до семнадцати этих темпов. Немудрено, что при такой дешевизне жизни многие дома, обделывающие японский чай, платят по два и по три темпа рабочему в день.

Идём мы на левую сторону моста. Тут тоже шенки, отели, несчастный store; дома стоят отдельно и окружены заборами или валами. Проходит какой-нибудь самурай с двумя саблями, и по случаю небольшой грязи вместо сандалей у него какия-то ходули: деревянные доски с двумя ножками с дюйм вышиною. Встречается с ним другой — знакомый, должно быть. Оба кланяются в пояс, упираясь в колени обеими руками, и приятно втягивают воздух. Один говорит, что-то, верно, спрашивает о здоровье. «Хэ», — отвечает другой отрывисто и наклоняя голову несколько набок. Потолковавши немного, они опять раскланиваются пренизко, выговаривают каждый по «хэ» и расходятся. Эти приветствия, замечает, говоря об этом предмете, Alcock, не уступают ни французскому adieu, ни итальянскому addio. Действительно, оне никаким тонкостям не уступают и доходят до... смешного.

Иногда они заменяются подобострастием и выражением покорности: важный чиновник говорит простому кули или даже самураю же, но ниже его званием, и этот последний наклоняет голову, опускает глаза и отвечает, не поднимая их нисколько. Если и дерзнёт посмотреть ему в глаза, то с робостью и выражением страха. Если очень важный чиновник, например, губернатор, или ещё хуже — даймио (князь) едет верхом или в носилках (норимон), что непременно бывает со свитой, то впереди со свистком трубят многозначительное «станиеро» (возглас при приближении князя), и вся улица растягивается навзничь. Беда тому, кто осмелится поднять глаза и посмотреть на важного господина. Эти сцены, впрочем, в Нагасаки встречаются редко; мне случилось видеть её в Юкогаме при проходе, кажется, губернатора города. Для него, впрочем, только становились на корточки.

Идя по улицам Ору, вы иногда услышите около большого двухэтажного дома большой шум, доказывающий присутствие многого народа, и поднимаетесь наверх посмотреть. Это то, что здесь называют чайными заводами: до двух сот женщин, и взрослых и детей занимаются пересыпкой чая. Некоторые сидят в презабавных круглых очках и глубокомысленно двумя палочками выщипывают сор. Есть тут и с провалившимися носами, и с всевозможными накожными болезнями...

Часто встречаются четверо или шестеро носильщиков с длинными бамбуковыми жердями, на которых подвешен камень или бревно, и невольно прислушаешься к их монотонной, безсвязной музыке. Это не те песни, с которыми наши марсовые задраивают какой-нибудь строп блока, а именно способ облегчать физический труд, уже вызываемый привычкой.

Две церкви — католическая и англиканская — дополняют то, что можно видеть в Оре. Оне очень небольшие, в особенности английская, и прочность и долговечность в их постройке не замечается.

Теперь поедимте на шлюпке в Десиму. Одна узкая улица, посреди которой, как и везде, идёт каменный тротуар, очень коротка. Десима — остров, его отделяет от Нагасаки узкий канал с перекинутыми прочными, но грязными каменными мостами. Между домами его есть такие, которые свидетельствуют свою древность, а есть и хорошие каменные. Два store'a, в одном из которых француз имеет терпение неотступно предлагать всё, что у него есть, и приступить к вам со своим «*Voyons, qu'est ce que vous achetez?*», если вы даже вернётесь к нему чрез десять минут после только

что сделанного посещения. А главное — в конце улицы в большом двухэтажном доме — японский базар. Здесь несколько японских купцов снабжают всем, что есть хорошего в Японии по части лакированных вещей, фарфора, глины и частью чугуна. Глаза ваши разбегаются: на одном столе все ящики лакированные. Вот этот стоит три бу, а там совершенно такой же, миакской (столичной) работы, стоит втрое; стенки его тоньше и отделка роскошнее. Есть и такие, что положительно не отличить: один стоит три бу, другой десять. Следующие столы: опять ящики и шкатулки, выстроенные на европейский манер. Есть и великолепно оплетённые соломой; там, дальше, — столы с чашками тончайшего фарфора; тут — лакированные столы и этажерки; там — глиняные и чугунные вазы, словом, так бы всё и купил. Но всё это исчезает пред выбором вещей в Юкогаме, где ещё прибавляется слоновая кость, черепаха, чугун, бронза и прочее, но об этом мы поговорим в своё время.

Японцы вообще очень способны к подобнаго рода мелким работам. Правда, они плохо понимают перспективу, и рисунки на их ящиках и подносах далеко не художественны, но работа удивительно хороша. В этом они, кажется, перещеголяли европейцев. Лак их не на дереве: деревянная вещь обшита бумагой, которая уже и лакируется. У нас на корвете лакировали рубку красного дерева, и вышла порядочная гадость. Первая солёная вода, и она обратилась в какой-то грязный цвет и была выскоблена. Японцы много рисуют и на бумаге, но рисунки эти крайне лубочны; очень часто они весьма неприличного содержания, и тут уже фантазия художника доходит до крайней степени лубочности. Их имеют все: и мужчины, и женщины, и взрослые, и дети; поэтому вы составляете себе идею об их взгляде на то, что у нас называется «безнравственным».

Нельзя при этом не упомянуть и о японской бумаге (ками). Это нечто среднее между нашей бумагой и тряпкой, но не имеющее ничего общего ни с тем, ни с другим в качестве. Она употребляется решительно везде: заменяет стёкла в домах, на ней пишут и рисуют, из нея делают многое, её носит всякий японец и японка в рукавах своих киримонов вместо платка, и прочее.

Налево от Десимы вы переходите канал и выходите в Нагасаки — собственно японский город. Тут глазам вашим представляется совершенно другая картина: низенькие одноэтажные домики, целым фасадом открытые на улицу, почти все — лавки. В иных — европейские товары, большею частью склянки, пустые бутылки

и мелочи: зеркала, картины и прочее. В других — японские съестные припасы: рыба, от которой по всей улице страшная вонь, рис, раки, шримсы, морская капуста и прочее; дальше — табак и трубки; там — опять европейския с винами, сукнами, полотном и прочим. Некоторые вещи можно купить, и даже дешевле, чем у европейцев. Ещё дальше — шёлки, кондитерския с пряниками и конфетами, из которых некоторые можно есть, и т. д.

Дома эти, делающие жизнь уличною, состоят исключительно из деревянных рам, обтянутых бумагой. Все эти рамы движутся, как ставни, и можно, кажется, так всё сдвинуть, что останется четыре основных столба да крыша. Они вообще очень чисты: везде чистыя циновки; комнаты обклеены обоями, бумага на рамах, разорвавшись, немедленно незаметно меняется, лестницы покрыты тёмным лаком, везде для курения ящики с горшками и пепельницами (в Японии все курят, исключая разве маленьких детей) и прочим. Они стоят близко один от другаго, и отделяющие фасады сплошные — дощатые.

Очень часто вы видите японцев на циновках за «таберо» (обед, есть). У каждого по лакированному ящику с варёным пресным рисом, из котораго он двумя палочками преискусно грузится. Около него — сухая морская капуста, варёная рыба (это естся с рисом) и саки (водка). Ещё чаще вы увидите японский способ курить. Трубки их имеют крошечныя чашки, которыя наполняют великолепно нарезанным табаком (хотя и сквернаго вкуса), и об дымящийся везде и всегда уголёк закуривают и вытягивают разом. Потом выколачивают в пепельницу из глины — всегда стоящую около горшка с угольками в одном ящике — и снова набивают. Это повторяется раза четыре-пять.

Весь город перерезывается множеством каналов с высокими каменными набережными; на них иногда встречаются водяныя мельницы. Часто встречаются огромныя здания храмов с высокими, ведущими к ним каменными лестницами. Большаго движения на улицах не заметно. Иногда по самой середине улицы мерно шагает бык, нагруженный товаром и производящий страшный шум от нескольких связок колокольчиков, вроде наших. Эти быки — почти единственная животная рабочая сила (лошадей мало), так приучены, что ходят по лестницам, которыя иногда составляют чуть ли не целую улицу, совершенно свободно, как по тротуару. Японцы не уничтожают их как мясо, во-первых, во избежание истребления рабочей силы и, во-вторых, по внушениям буддийской религии.

Здесь, конечно, часто встречаются женщины со своим оригинальным способом носить младенцев; японские женщины носят детей почти исключительно за спиною; эту должность исполняют и дети: часто видим восьми-девятилетнего дитя тоже носящим ребёнка за спиною. Впрочем, оне вообще скоро развиваются, и в четырнадцать-пятнадцать лет могут быть матерью.

Гуляя по улице, вас безбожно преследуют нищие — дети больше. «Маленький, темпо, каси, хорошо!» — говорят они, бегая за вами и видя, что вы русский. Вы даёте ему темп и гоните прочь; убежит один, явится другой, третий, и нет им конца. Но это, кажется, нищие на пряники. Настоящим нищим японцы вообще не отказывают; ни один нищий не уходит от лавки, не получивши несколько кашей. Алсоок говорит, что в Китае — это или закон или обычай, но строже закона, что ни один лавочник не прогоняет нищаго, не давши ему что-нибудь, и полагает, что это же перешло и сюда.

Но вот мы пошли в чайные дома. Это — заведения, в которых воспитываются и... продаются женщины. По первому впечатлению, японки кажутся очень некрасивыми, но есть между ними очень хорошенкия и грациозныя, несмотря на костюм и громадную, непостижимую куафюру. Воспитание японцев вообще, и женщин в особенности, — явление довольно утешительное, но, тем не менее, не достигающее никакого результата. Японец почти всякий читает и пишет, и в этом процент грамотных несравненно больше, чем, например, у нас в России. Но что он может читать? Где литература? Где возможность проводить мысли (я не говорю о поэзии) при самой зажимающей рот системе правления и шпионства? Где возможность с толком печатать книги при таком иероглифском письменном языке, имеющем чуть ли не сотню алфавитов? Он читает какия-то сказки да подвиги самопожертвования, харакири или самоубийства. Он учится правилам мести, вежливости, получает понятие о том, что есть микадо, тайкун, дайми и прочее, и что князь волен в его жизни и смерти; изучает, когда он должен сам распороть себе брюхо и даже как это делается, и подобныя вещи. Где ж тут образование? Много ли толку в том, что он умеет читать и писать, если он на этом должен остановиться? Да и язык их не способствует к развитию литературы. Что это за язык, в котором один пишет различно от другаго и не понимает, что пишут другие. Самурай какою-нибудь пишет чисто по-китайски, и не всякий самурай же понимает его, другой мешает китайщину с японскими алфавитами и прочее.

Кроме литературы, японок обучают хорошим манерам, музыке, танцам, играм и т. п. Музыки — настоящей музыки — японцы совершенно лишены. Они играют на банджах (род гитар) в три, шесть и больше струн, но музыка эта — только для японцев и музыка. Даже ушам больно слышать, когда десяток геек (воспитанницы другого рода заведений, специалисты по части музыки) заиграют какой-нибудь «джоннуки» или «сири-фури», — игры, состоящие в выполнении пантомимов в известные звуки. Пантомимы эти имеют весьма странное соотношение. Например, знак лисицы выше знака какого-нибудь петуха, и сделавший после, должен сделать знак старше, или очередь у них ведётся — не знаю. Это, одним словом, род фантов, только здесь не платят фант, а снимают с себя понемножку платье, и часто доходят до костюма Евы. Танцы их тоже — если не хула-хула, то вроде этаго. Об этом мы ещё поговорим.

Отдавая на такое воспитание своих дочерей, родители избавляются от них (там, разумеется, нет детей японцев с состоянием — те воспитываются дома), и за воспитание и содержание в чайном доме молодья мусуме (девушки) платят сами... самими же собою, и таким образом эти институты имеют двойное значение: институт и... институт же, но только такой, что у нас называется «институт благородных девиц».

Из этих чайных домов японцы (опять-таки, не двухсабельные) берут себе жён; отсюда же берут себе жён и европейцы, проживающие и наживающиеся здесь. Это делается очень просто: если вы намереваетесь прожить, положим, три или четыре года здесь, вы прямо выкупаете женщину и заключаете с ея «хозяином» контракт на это время; она делается вашей законной женой. Не нравиться вы ей, или даже боится она вас, это не спрашивается, не говоря уже о чём-нибудь высшем. Также вы можете сделать контракт на месяц, два, три и т. д. Бывает и так, что европеец, уезжая раньше срока, передаёт её другому, а по истечении срока её снова продают и т. д. Свадьба японцев не сопровождается никакими религиозными обрядами (их, впрочем, и не может быть), но пир идёт, и молодые со своими друзьями не задумываются на счёт саки (род рисовой водки, очень любимой японцами, и не слабее подчас любой сивухи).

Японку, впрочем, можно купить и не в чайном доме, можно даже купить гейку, но это гораздо труднее, и есть родители, которые осведомляются о желании дочерей. Но если ему нужны деньги, и ему предлагают тысячи две буев (а иногда и просто триста-четыреста), то он не задумается и приказать.



Теперь в Инассу. Это, скорее, японская деревня: пред каждым почти домиком — миниатюрный сад. Тут дорожки, глиняный маленький бассейн с водой, где плавают золотые рыбки и чрез который перекинут мостик, камелии — белые и красные, апельсиновые деревья по краям сада, посреди бассейна непременно миниатюрный холм с каким-нибудь редким деревцом (ботаники не знаю — виноват) и т. д.

Вы входите в дом. Хозяин непременно говорит несколько слов по-русски (японцы вообще удивительно способны к языкам: многие говорят по-русски, по-немецки, по-английски и даже по-французски; здесь даже есть школы, и один из офицеров эскадры снаряжался заниматься с самураями русским языком). Вы посидите немного и отправляетесь гулять. Каждый японец считает долгом поклониться. «Здравствуй, здравствуй», — говорите вы, проходя мимо. «Хэ», — отвечает он отрывисто и улыбаясь. Улыбкой и смехом они выражают своё удовольствие, что очень многим европейцам не нравится, если они ещё не знают такого объяснения смеха.

Что бы это значило? Из маленького дома идёт ужасный дым. Входим. Японец в костюме Адама встречает вас у порога, а дальше в углу в огромном деревянном ящике сидит три-четыре мусуме в прегорячей воде. Это ванны. Оне оттуда улыбаются и не выйдут, пока вы не уйдёте, а подойдёте поближе, протянете руку — подымается крик. Это говорит в пользу женской стыдливости, которой многие не признают совсем в Японии. Это, пожалуй, справедливо в отношении к японцам: они ходят в ванны вместе, но почему-то с европейцами настоящая женская природа как будто проявляется. Но, опять-таки, вот факт, который говорит даже против этаго: я зашёл к одной знакомой и спрашивал, где муж? где ты была? и т. д. и вышел. «Сан», — раздался зов ея сзади. Я обернулся: она скинула киримон с плеч и, открывши всю грудь, промычала «бья»... и высунула язык.

Читатели извинят меня за то, что я рассказываю подобныя «тривиальности». Без них нельзя, в Японии иначе ничего не объяснишь. Я ещё и не то вам расскажу. Ванны эти, вероятно, есть причина того, что в Японии господствующия болезни — накожные и чесотки, хотя настоящая причина кроется в том, что японцы не имеют понятия о белье и носят на теле киримоны по месяцам, не моя их.

Несколько пройдя деревню, красуется довольно большое здание храма, окружённое каменным валом. Входите в храм. Войти можно с фуражкой на голове (японцы не кроют голову, несмотря

ни на какие знои; китайския их шляпы на самураях — скорее форма или украшение; в дождь они подвязываются платком, как бабы), с палкой и сигарой в зубах. Два огромных бумажных фонаря висят у дверей, и на стенах разные надписи: и китайския, и японския. Впереди вы видите алтарь; какой-то бог с огромными ушами сидит на престоле. Около него множество меньших, горят огни. Народ на полу слушает пение бонз (священников), и звуки их — вроде того, который вы слышите в оркестре от железнаго треугольника. Посредине стоят барабаны, боем которых изгоняют дьявола. Под конец идёт продажа индугенции. Бонза раздаёт их, кажется, за бу.

Дальше кладбище. Японские каменные памятники толпятся по огромному пространству; у каждого памятника (с надписями, разумеется) стоят бамбуковыя чашечки и трубочки для сбора воды и цветки. Японцы сорок дней посещают могилу покойнаго родственника. Есть секты — и это большинство — которыя жгут тела, и хорошо делают: хоронят уже кости. Покойника сажают в бочку на корточки, сжигают, и потом в пепле собирают остатки костей.

Дальше русское кладбище. Много уже каменных плит лежат над прахом тех, которым не суждено было привезти свои кости на родину.

Осмотревши всё это, мы сели отдохнуть в открытом доме. На двор или в садик являются фокусники и акробаты. Это стоит посмотреть. Какия бы деньги приобрела эта косичка, если б явилась в Петербурге! Он глотает трубки с огнём, курит, имея во рту преогромную чашку ея, он засовывает — почти голый — нож в щёку и ноздри, и чего, чего он не делает! Мальчишка ходит по проволоке. Затем являются штук пять мальчишек и девочек с выкрашенными (буквально) физиономиями — это комедианты. Их прямо гоните: комедии их лучше смотреть на матсури (праздник), чтоб получить о них понятие.

Из Инаussy можно пройти пешком к Аконуру. Тут в каменных зданиях механическое заведение, где под надзором голландцев работают японцы, между которыми уже есть очень искусные мастера, и где могут починять почти все части механизмов. Разумеется, не сделают цилиндр даже двадцатисильной машины, но маленькия машины они делают сами, и я даже видел маленький пароходик (презабавная, впрочем, каракатица), выстроенный весь в Японии.

В последнее время японские князья и правительство покупали очень много судов, и паровых, и парусных. Есть даже военные — настоящие корветы с пушками, но всё это содержится безбожно

грязно и всегда починается. Однако они скоро могут сделаться прекрасными капитанами и матросами. В самом деле, занимая острова и находясь даже в лучшем положении в отношении мореплавания, чем сама Англия, они должны иметь большия способности к мореплаванию. Посмотрите на их джонки, в безчисленном множестве плавающие между островами, и даже у берегов Кореи, и вы увидите, что профан в морском искусстве в чуть-чуть свежий ветер должен непременно утонуть. Да, признаться, и гибнет-то их порядочно за их смелость пускаться далеко в открытое море.

Японцы вообще уже многое переняли у европейцев, наводнивших их порта всего восемь лет тому назад. Есть фотография в Нагасаки, где японец очень порядочно снимает карточки. Они уже прекрасно знакомы с нашими ружьями и револьверами, и, будучи прекрасными стрелками из лука, они должны быть хорошие и из штуцеров. Продажа оружия другим князьям, кроме тайкуна, запрещена и считается контрабандой, оттого оно ещё неизвестно по всей Японии, но где есть, там прививается хорошо.

Во время стоянки губернатор города Хаттори-Саемокоске приглашал нас несколько раз смотреть их праздники или матсури. Я был на одном из них: на площади в Нагасаки нарочно для губернаторов, важных чиновников и европейцев (консулов и офицеров) устраивают балаганы с несколькими рядами скамеек. Японцы все в парадных формах с крыльями: на самые лучшие киримоны одевается сзади оттопыривающиеся кофты на манер крыльев. Впрочем, и в эти дни — если жарко, то встретите много совсем не одетых. Весь город пускает змеи, это вообще любимое занятие японцев — и детей, и взрослых.

Начинается представление. Оно даётся от каждых семи улиц, и как улиц считают семьдесят семь, то представлений всегда одиннадцать. Сперва приносят какую-нибудь чучелу на шесте с балахином из дорогих материй, потом является сцена — разборная комната или дом, и начинается комедия. Играются оне весьма и весьма лубочно, манеры нарочно принуждаются, говорят нараспев, перемена декорации производится лубочно, физиономии актёров очень часто выкрашены, головной убор всегда накладной, и уже не косичка, а какой-то пучок, собранный на макушке, — и вообще всё до крайности плохо. Да, впрочем, ведь больше ничего и требовать нельзя. Разве наши «лодки» и «разбойники» многим лучше? Костюмы, правда, очень богаты: драгоценныя материи, шёлки и золото. Ими один квартал щеголяет пред другими. Одно представление кончилось — снова декорация, затем опять

комедия, барабанный бой, дудки и прочее. Не понимая языка, нельзя добиться и до сути комедии, но по всему видно, что она небогата содержанием. Иногда, впрочем, раздаётся смех толпы — но редко.

По окончании всех представлений идёт у губернатора тут же, в балагане таберо, но на европейский манер, и на него приглашаются все присутствующие европейцы; на них и вина европейская: шампанское, красное, пиво, портер и прочие.

Праздников у японцев очень много; зато нет постоянного праздника — Воскресенья; но, кажется, у них и без воскресений праздников не меньше нашего.

Теперь скажем несколько слов о языке, так как это не совсем безинтересно. Собственно, для изучения разговорного языка не представляется больших трудностей. Выговор очень прост: они не проглатывают полуслов, как англичане, а речь довольно мерна. «Н» выговаривается в нос, как по-французски: «нипон'», «микан'» и т. д., только маленькое затруднение в звуках «р» и «л»: они не выговаривают ни того, ни другого, а что-то среднее между ними. Интонации, могущая совершенно изменить смысл слова, как, например, у нас «замок» и «замок», не существуют здесь. К странностям языка можно только причислить разные вставки к словам, зависящая от того, с кем говорит японец. Например, говоря с равным, он говорит «я имею» — «ватакуси аремас», а говоря с высшим те же два слова, он говорит «ватакуси гоз-аремас». Для выражения отрицания он говорит, прибавляя «синь» или «най»: «ватакуси кономемас» — я хочу, «ватакуси кономасинь» или «кокомнай» — я не хочу. Говоря с кем бы то ни было, японец говорит ему «аната», которое японские грамотеи называют «вы» в единственном числе (его настоящий перевод — ваша сторона), потому что для «вы» в настоящем его значении надо сказать «анатагата». Между тем, слово «ты» — «омай» существует, но его говорит князь — кули и т. п. Рода нет в японском языке — он, она, оно — это всё равно (каре). Это применяется и на практике, замечает Alcock, в том, что у них мужчины не стесняются быть в одной ванне с женщинами и наоборот.

Местоимения их вообще меняются многоразлично от обстоятельств и отношений, в которых находятся говорящие. Склонения — очень не трудны: ватакуси — я, ватакуси-но — моё, ватакуси-ни — мне, ватакуси-во — меня и т. д. Спряжения глаголов нет. Наречия языка не отличаются от наречий в европейских языках: на Нипоне говорят настолько же розно от Киусиу, Сико-

ка или Иесо, насколько в Петербургской губернии от какой-нибудь Костромской, но письменный язык никуда не годится. Их много: китайский и множество японских, из которых более употребительны и известны — катагана и хирагана. Употребляя китайский язык, нужно знать ужасное множество знаков, выражающих буквы, слова и даже мысли, ибо знание двухсот сорока пяти первоначальных знаков этого языка, или азбуки, есть только вступление. Этим способом пишут трояко: хайто — в поэзии и печатных книгах, гошио — в официальных письмах и посланиях, и сошо — для корреспонденции между равными.

Но китайский язык в Японии — не совершенно китайский. «Чаще всего, — говорит Alcock, — японец не может вполне прочитать китайской книги, и обратно, но все китайцы не профаны в японском, и то же обратно». В этом же способе для выражения имен собственных, в особенности иностранных, употребляются собственно японския азбуки. Катагана и хирагана имеют по сорок восемь букв, довольно простых, но редко можно найти книгу или рукопись, написанную чистым катагана или хирагана. Большею частью письма все смешаны с китайскими знаками и с соответствующими буквами других японских азбук. Я часто слышал мнение, что мужчины имеют особенную азбуку от женщин, но это оказывается настолько же справедливым, как то, что у нас почерк женский — отдельная азбука от почерка мужского. Мужчины также пишут розно от женщин, как и от мужчин. Если мужчина напишет одной азбукой, а женщина другой, то, конечно, у них будут разные письма, и они, может быть, друг друга не поймут, но специального разделения мужской от женской азбук нет. Пишут сверху вниз с правой руки к левой. Письма пересылаются в деревянных ящиках; если от важнаго лица, то в хороших и нескольких. Пишут китайской тушью кисточкой; эта принадлежность у каждого японца за пазухой.

Кстати, ещё несколько слов о монете бу. Это — четвероугольная монета, равная трети мексиканскаго доллара. Японское правительство на основании трактата, заключеннаго европейцами, меняет доллары эти по три бу за каждый военным судам (по три доллара офицеру и по одному доллару матросу в сутки) и консулам (по двенадцать долларов в год). Не веруя в доллар, японцы оценивают его только в два с половиной бу (иногда больше, а чаще меньше), следовательно, меняя сто долларов в таможене на бу, вы получаете триста бу, а меняя эти триста бу у купца вы получаете сто двадцать долларов. Прежде ещё не то было: теперь японцы

из доллара же и чеканят три бу (даже слишком), а прежде в монете, на которой написано было по-японски «пол-бу», серебра было на нынешних полтора, а ходила она по пол-бу! Можете себе представить, как быстро исчезали эти полбуи, пока правительство ещё не образумилось; за доллар давали на три серебра!

В бую шестнадцать или семнадцать темпов — медных овальных монет с дырой внутри для носки. В темпе сто каш; они бывают медные и железные, круглые и тоже с дырой. Прежде у них были обаны (в триста бу) и кобаны (в четырнадцать бу) и прочие — золотые монеты, вроде темпов, но без дыр. Вот тоже интересная вещь: японцы, обладая огромным количеством золота, серебра и прочих металлов, не знали цены золоту. Тот же кобан при первых открытиях сношений стоил четыре бу. У них, кроме того, есть монета (серебряная) в четверть бу или исю, и золотая в пол бу или нисю, и в два бу, но эти, кажется, очень плохаго золота, и японцы вообще не уважают их и часто просто не берут. Золото вообще, не будучи уважаемо японцами, теряет здесь до двадцати процентов, даже у европейских купцов. Это, разумеется, до поры до времени. Говорят даже, что прежде купцы, приходившие в Нагасаки, требовали для обшивки подводной части меди или золота, и японцы не странно смотрели на эти просьбы. Теперь всё понятно; денежных аферистов больше нет.

Теперь бросим беглый взгляд на историю Японии и японское общество и постараемся показать, каким образом ея исключительный механизм правления пришёл к тому виду, в котором мы находим его теперь, и, насколько позволяют самые сбивчивые факты, попробуем показать настоящее положение его.

Первые строки этой истории, как и всякой, теряются в неизвестности за неимением источников. Микадо был и есть единственный, законный наследственный монарх или император Японии. Это и теперь скажет всякий японец от тайкуна до последнего нищцаго. Страна была разделена между его вассалами — князьями, или даймио, которые, пользуясь почти неограниченною властью и правом над жизнью и смертью своих подданных, мало по малу становились всё более и более независимыми. Г. Вышеславцов приписывает ослабление власти микадо над феодальными князьями обыкновенно назначать наследниками престола несовершеннолетних. Без сомнения, это имело сильное влияние, но, мне кажется, никак не исключительное: власть его ослабла бы течением времени и без этой причины, уже потому что он был верховный глава правления феодальнаго.

В XII столетии возникли беспорядки между вассалами микадо, уже начавшими действия, чтоб открыто сложить с себя всякую зависимость. В 1143 г. князь Иоритомо, посланный возстановить порядок, пользуясь властью главнокомандующего или генераллисима, вместо усмирения князей берёт власть в свои руки, покоряет князей своему влиянию, ставит микадо в необходимость признать её за ним и принимает титул сиогуна или дай-сиогуна. Он не хотел совсем свергнуть монарха из блестящей, ведущей своё начало от божества, династии, но довольствовался сохранением власти себе и своим наследникам. С этого времени сиогуны пользовались почти независимую властью, но микадо ещё не потерял всякого значения в светском правлении, но отношения их были те же, что регента к несовершеннолетнему королю; делалось всё сиогуном, но требовалась санкция микадо.

Г. Вышеславцов рассказывает этот факт несколько иначе. Он говорит, что один из микадо отказался от престола в пользу своего малолетнего сына, которого дед сажает в тюрьму для достижения престола, но является Иоритомо, родственник микадо, и освобождает его, а тот добровольно отдаёт ему власть. Трудно сказать, который из фактов заслуживает большего доверия. Я больше верю первому, ибо власть, приобретённая силой, уже в силу самого факта скорей может укрепиться, чем власть, полученная, как подарок. Что мешало следующему микадо взять опять всё правление в свои руки, если предшественник его отдал её добровольно?

Есть ещё источники (Lindau. «Un voyage autour du Japon»), но уже не заслуживающие никакого доверия, в которых основания сиогуната или Тайкуната (тай-кун — великий князь; слова китайския) относятся к концу XVI столетия и приписывается генералу Факсиба (весьма сомнительное имя Тайко-самы, который действительно явился в это время и переименовал тайкуна), именно так как его основал Иоритомо. В этом положении правление Японии оставалось до половины XVI столетия, или, как говорит г. Вышеславцов, до царствования микадо Конаро и сиогуна Иози-Хару.

В 1542—1545 гг. три португальских авантюриста под проводкой китайца-капитана наткнулись на неизвестный берег, скорее принуждённые ветром, чем собственным желанием. Это был берег владения князя Бунго, как полагает Alcock, или в провинции Нисимоноо, как говорит г. Вышеславцов. Они были прекрасно приняты японцами — и вот первая начала сношения европейцев с японцами. Торговые сношения установились скоро и даже предположено было

посылать ежегодно португальское судно с платьем, мехами, шёлком и прочим, нужным в Японии.

Несколько лет спустя японский дворянин Ханзирос бежал из своего отечества в Гоа, совершивши какое-то смертоубийство. Там он встретил португальских и испанских иезуитов и был обращён в христианство. Смирённый новой верой, он обещает много душ иезуитам для спасения в Японии и много денег купцам в выгодной торговле с японцами. Без сомнения, его слушали охотно с обеих сторон, и это доходит до знаменитого апостола востока иезуита Francis Xavier, который садится на снаряженное товарами и подарками судно и вместе с беглецом является во владения Бунго, где его принимают с открытыми объятиями. Не было ни малейшего сопротивления даже со стороны правительства, и португальцы ходили повсюду. Народ охотно покупал товары купцов и слушал проповеди миссионеров. Христианство и торговля шли быстрыми шагами вперёд: князья, дворяне, простонародие, женщины и мужчины, взрослые и дети обращались в новую веру, и учредились церкви, госпитали, монастыри, школы; много женитьб на христианских основаниях было между португальцами и японками, и везде встречалось радушие и расположение. Число обращённых превышало четыре миллиона. Единственное сопротивление было со стороны бонз, или священников, видевших своё падение и недоверие им со стороны народа. Рассказывают, что они просили императора изгнать католиков с лица Японии, но тот остроумно прогнал их с просьбой. «Много ли у нас религий в Японии?» — спросил он. «Тридцать пять», — отвечали бонзы. «Ну, так, если тридцать пять религий терпимы, то мы легко вынесем и тридцать шесть», — отвечал он, и иностранцы остались в покое. Спустя сорок лет римско-католическая вера была до того уважаема, что посольство из трёх князей было послано в Рим к папе Григорию XIII с письмами и драгоценными подарками. Торжество в Риме было ужасное: «Нация в тридцать миллионов цивилизованного и разумного народа спасена от ада», — говорили везде — это был высший, но зато и последний успех церкви.

Путешествие их продолжалось восемь лет (хороши сообщения!). В это время вышел знаменитый эдикт изгнания всех европейцев в шесть месяцев под страхом смерти. Это было в 1587 г., когда уже царствовал Хиде-Иоси, или тот самый Факсиба (как его назвал Lindau). Князь Бунго умер; его наследник был худо расположен к миссионерам. Эта быстрая перемена в отношениях объясняется слишком слепым рвением обращённых, а глав-



ное — гордостью и претензиями миссионеров на вмешательство в дела, до них не касающиеся. Новые идеи родили сильную оппозицию, и вот началось страшное преследование христиан и европейцев.

Но отвлечёмся на минуту. В описываемое время в Японии делались важные перевороты. Дом Иоритомо прекратился междоусобною войною между двумя оставшимися из него братьями, и место сиюгуна занимает князь Овари-Нобунанга при помощи человека, вышедшаго из простаго народа именем Хиде-Иоси (имя Фиде-Иори, которое ему дал г. Вышеславцов, принадлежит его сыну только; звук же «ф» японцы не произносят), по смерти котораго (1582 г.) он делается тайкуном, которым он известен под именем Тайко-сама (подобная перемена имен, и без того сильно запутанных, принадлежит только истории. Это — имена, под которыми великие исторические деятели известны по смерти, и под которыми их теперь обожествляют, но которых они сами не имели. Это, скорей, титул, ибо составныя слова их переводятся). Это был человек с большими дарованиями и любимый друг и сподвижник Нобунанга — друга христиан, но обстоятельства сделали его злейшим врагом их. Он понял, что христианство, родивши совершенно новые начала жизни, будет причиною беспорядков в стране и ослабления власти.

Наконец, полагают, что он боялся христианства, как предвестника многого не добраго. «Как ваш монарх умудрился захватить полсвета?» — спрашивал он испанца, и получил ответ, что «он начинал посылкой священников, которые приобретают влияние на народ, и когда это сделано, его войска соединяются с христианами, и уже покорение легко и полно». Alcock совершенно справедливо называет этот рассказ нелепым, потому что надо было быть идиотом тому испанцу, который бы сказал подобную вещь в прямой ущерб самому себе, но если его и не было, то Тайко-Сама легко мог понять подобную вещь сам, без всякаго объяснения. И, наконец, влияние христиан унижало и ослабляло дворян, которыми Тайко-Сама надеялся усилить и удержать наследственной свою власть.

Вступивши на престол тайкуна, он покорил всех князей, норотивших выйти из зависимости, и окончательно уничтожил всякое светское значение микадо. Этот последний остался духовным императором, и с тех пор назвать его императором Японии можно только в насмешку. В его царствование было всё время гонение на христиан и продолжалось ещё долго и после него.

Он покорил Корею (в память чего, кажется, японцы и носят косичку на бритой голове), чем утвердил тайкунат, но помер, не дождавшись изгнания врагов.

Это был первый тайкун — император, также как Иоритомо был первый тайкун — главнокомандующий.

Его сын Хиде-Иори был слишком молод, чтоб пожинать плоды, посеянные Тайко-Самой, и был выгнан собственным опекуном и дядей князем Иеасом или Иеда (1598 г.), который вступил на престол тайкуна, которым он известен под именем Гонген-сама, и поселился в Иеддо. Хиде-Иори бежал в Осаку. Г. Вышеславцов говорит, что Хиде-Иори был поддерживаем христианами, и, бежавши в Осаку, а там осаждённый Иеасом, бежал к князю Сатсума или погиб при осаде. Последнее вернее, ибо никто из писавших о Японии не упоминает о бегстве.

Много князей не признали власти Иеаса, но он покорил одних и заставил других признать его знаменитые законы, известные и поныне под именем законов Гонген-Самы. Эти законы делали почти независимыми сильных феодальных князей, но обязывали их жить шесть месяцев в году в Иеддо. Показав таким образом их зависимость, он учредил класс молодых даймио в числе трёхсот сорока четырёх, которые приобрели огромное влияние, и восемьдесят тысяч хаттомото (дворян) и учредил городжио — великий совет пяти князей третьего класса. Совет великих князей первого и второго классов из восемнадцати или двадцати четырёх (нельзя добиться истины) членов был признан управляющим государством, но всё правление *de facto* осталось в руках городжио.

Этот же Гонген-Сама издал многоуважаемый закон, что «ни одна нога европейца не должна ступить на почву Японии, пока светит солнце, и не один японец не может оставить своей страны».

Гонген-Сама умер в 1616 г. Он заставил признать одного из своих сыновей преемником, и все трое его сыновей получили богатые поместья Кузиу, Мито и Овари. В этих домах (гозанке — царские братья) он заставил микадо признать наследственным место тайкуна, которое и поныне принадлежит дому князей Кузиу (или Минамотто). Около этаго же времени (определить точно не могу) учреждено место готаиро, или регента, который в случае несовершеннолетия или болезни царствующаго тайкуна исправляет его должность.

Преследование христиан не прекращалось. В 1635 г. португальцев заперли в Десиме, где уже были заперты появившиеся после них голландцы (1600 г.). Вместе с голландцами раз появ-

лялись и англичане в XVI столетии, — маленькое беспомощное судно под командою Will Adams'a, благополучно кончившаго своё рискованное пребывание в Японии.

Закон Гонген-Самы требовал окончательного изгнания европейцев, и уже ничего не могло возобновить сношения. Блестящее португальское посольство было перерублено, невзирая ни на какую святость звания посла, и если бы сам христианский Бог пришёл на их землю, как выразилось правительство, то с ним поступили бы так же.

Последняя памятная катастрофа с христианами была в 1638 г., когда они заперлись в замке Сима-бара, и миссионеры были сброшены в воду с вершины Папенберга у входа в Нагасакскую губу. Симабара с тридцатью семью тысячами христиан был осаждён (Тей-токури — как говорит г. Вышеславцов), и старая Япония окончательно восторжествовала: они были уничтожены.

Осада Симабары была, вероятно, светлой страницей в истории старой Японии и вместе с тем самое грязное, несмываемое, позорное пятно в истории Голландии. Голландская артиллерия под командой Коскебеккер'a помогала осаде, и была, вероятно, причиной окончательного истребления христиан и христианства. Это была уже не торговая сделка, уничтожающая конкуренцию, как в настоящее время, это не оправдывается целью «make money», а возмущающая подлость, в самом полном значении этого слова. Если некоторые и говорят, что «цель оправдывает средства», то это и у этих несчастных поклонников золотого тельца не касается до вещей, имеющих влияние на всё человечество. Это последнее, вероятно, и было причиной того, что голландцы остались в Десиме, пользоваться полною монополией в торговле с Японию.

С тех пор все сношения с европейцами прекратились на два слишком столетия, и глубокая тишина водворилась в Японии до половины нынешнего столетия. Микадо жил и живёт в Киото или Миако (слово «миако» значит «столица»; название города, который известен под этим именем — Киото). Великий совет восемнадцати даймио (кокуши) представляет его в Иеддо, а дела правились тайкуном и его городжио, и правление устанавливалось в том виде, как мы видим его теперь, и о котором сейчас скажем подробнее.

Вся страна делится на шестьсот с лишком отдельных княжеств, которыми даймио управляют почти деспотически. Во главе правления стоит микадо и его высшие сановники. В числе князей находятся и фамилии «гозанке», или князя царской крови, а, следовательно, и тайкун, который в государственной иерархии

занимает, как говорит Alcock, только четвёртое место, а по другим — и того ниже. Князья эти разделяются на ведущих свой род от глубокой древности (кок-сиу) и составляющих цвет японской аристократии, и на даймио, получивших свой титул и поместья от тайкуна за поддержание его власти, в числе которых находятся и те триста сорок четыре князя, которыми утвердил свой тайкунат Гонген-Сама, или, как делит их г. Вышеславцов, на высокодостопочтенных и достопочтенных. Большинство этих даймио находятся в службе микадо или тайкуна. Первый министр микадо или квамбуку, по-видимому, есть второе лицо в иерархии и стоит выше тайкуна. Но что может дать ему это старшинство? Разве, может быть, он имеет право подойти к личности Его Святейшаго Величества циновкой или двумя ближе, чем сам тайкун, а уже больше-то ничего. Всё-таки и он бы заплясал под дудку тайкуна, в случае этому последнему вздумается побезпокоить его (что, впрочем, никогда ему и в голову не придёт). Затем идут какие-то ещё министры, или приближенные микадо и, наконец, правительство. Во главе правительства стоит тайкун и рядом с ним готаиро или регент (должность наследственная). Первое место после него занимает кокуши — совет восемнадцати или двадцати четырёх даймио первого и второго класса из богатых князей. Совет этот представляет микадо при дворе тайкуна и признан законами Гонген-Самы за высший правительственный совет, но в сущности, в дела не вмешивается и имеет только значение в случаях важных перемен основных законов, в которых только санкция микадо может сделать их законными по лицу всей Японии. Имеет ли это утверждение в самом деле значение — определить очень трудно. Обыкновенно всё утверждается, и есть факты, говорящие, что много делается без разрешения микадо, но под его тенью, и иностранцам говорят, что дело утверждено. Мы увидим ниже подобный пример.

После кокуши надо считать совет молодых даймио числом триста сорок два, котораго значение и случаи, где он имеет влияние, положительно неизвестно. Весь этот порядок основан Alcock'ом на «Красной книге Иеддо» — нечто вроде наших списков по классам, которую японец легко покупает за несколько каш, а иностранцам стараются не продавать, чтоб как можно дальше отвлечь их от закулисных тайн правителей. Эта система уединения и скрытности не может оставить почвы Японии; везде ложь, и ни один иностранец не может утвердительно сказать про какой-нибудь факт, что он верен, и поручиться за него. «Что же вы мне сказали то-то, — говорит официальный европеец официальному же япон-

цу, — я узнал, что было так-то». «А мне какое дело, — отвечает тот, — мне так велено было сказать».

Всего вернее, что этаго совета не существует вовсе, а эти даймио просто стоят в иерархии выше городжио, но никакого совета не составляют. Правда, в случаях очень важных, каковы были сношения с европейцами в половине нынешняго столетия, совет даймио, имеющих пятьдесят тысяч коку рису годового дохода, собирается, и их число равняется триста сорок два, но едва ли он составляет совет с постоянными делами.

Городжио — совет тайкуна — есть настоящий правитель всего. Ему подвластен совет восьми даймио. Члены городжио выбираются из современных аристократов Японии, но не древних фамилий, и как они избираются — вольным ли выбором тайкуна, или иначе — положительно неизвестно. По крайней мере, ни один иностранец с уверенностью не может сказать: подлежит ли этот выбор каким-нибудь определённым условиям или нет.

Вслед за этими даймио идёт класс бунио. Этих очень много, из них избираются губернаторы иностранных дел, губернаторы городов и прочие. Чито-бунио, или губернатор Иеддо считается следующим после городжио лицом в иерархии; все самураи и бонзы всей империи находятся под его ведением.

Множество остальных мест бюрократии занимают хаттомотто, которые получают жалованье рисом от тайкуна.

Каждый из сколько-нибудь официальных лиц имеет своего шпиона, от котораго он не может отделаться, как от своей тени. Лицо шпиона так же официально, как и самого офицера, и правительство тайкуна знает всё. Эта система правильно организованнаго шпионства, делающая тайкуна всеведущим, и страшное развитие лжи и скрытности в официальных лицах делает тайкуна слишком сильным для того, чтоб подвергнуться опасности от какого-нибудь более его сильного князя. Его войско обязаны поставлять и содержать некоторые из князей, числом, как полагают, двадцать шесть. Если князь слишком силен и грозит некоторою опасностью тайкуну, этому всегда есть средства ослабить его: он пошлёт ему какой-нибудь подарок или титул от имени микадо, и князь отвечает ему подарком, стоящим ему часть имения, а уж не «rocket money». Если князь слишком уже силен, тайкуну только стоит навязаться к нему в гости, и угощение его Величества стоит чуть ли не пол-имения его жертве и т. д.

Страшное богатство князей, начало списка, которых я покажу, умеряется и даже почти уничтожается обязанностью содержать

войско для защиты своих владений. Весь доход его мерится получаемым с его земли рисом, которым он и содержит войско и офицеров, и свиту, и всё. Замечательно плодородная почва, дающая две, три и даже в некоторых местах четыре жатвы рису в год при великолепном благодатном климате Японии, и богатство металлами, и иногда углём — есть настоящая причина огромных годовых доходов феодальных князей, которые доходят, переводя на наши деньги, до следующих цифр:

ИМЕНА КНЯЗЕЙ.	ДОХОДЫ ВЪ ГОДЪ.	
	Коку рису.	Рублей сер.
Канга . . . . .	1,202,700	5,003,200
Сатсума . . . . .	760,800	3,164,900
Овари (гозанке) . . . . .	629,500	2,618,700
Мутсенъ или Хендаи . . . . .	626,000	2,604,100
Кузю (гозанке — нынѣ царствующая династія тайкуновъ)	555,000	2,308,800
Этсу . . . . .	540,000	2,245,400
Мио . . . . .	520,000	2,116,200
Аки . . . . .	436,000	1,814,760
Даизенъ . . . . .	369,000	1,535,000
Хизенъ . . . . .	357,000	1,484,600
Мито (гозанке) . . . . .	350,000	1,456,000
Икомоно (готаиро) . . . . .	350,000	1,456,000
Иго . . . . .	330,000	1,372,800
и т. д.		
Наименьшая цифра 10,000 коку рису = 41,600 рублей серебромъ, и это полагая деньги металломъ.		

Говорят, что разрабатывающий поля получает шесть десятых в территориях тайкуна и четыре в территориях князей, но говорят также, что только две десятых сохраняются, а прочее идёт владельцу. Сколько, в сущности, даёт рису земля, и каким образом собирается поземельная пошлина, положительно, нельзя добиться истины.

Поименованные князья, конечно, не состоят в службе тайкуна (служат менее богатые), а находятся от него в какой-то странной полузависимости. Есть примеры, говорящие в пользу того и другого — и зависимости, и независимости. В Нагасаки можно услышать истории двух офицеров князя Хизен, когда уже сношения с европейцами были открыты, и Нагасаки было присоединено к территории правительства тайкуна. Они поссорились с европейцами и были ими обезоружены; это дошло до уха даймио, и он потребовал их к себе, и срубил им головы именно там, где территория тайкуна прекращается. «Никакой императорской паспорт, — говорит Alcock, — не помог бы этим провинившимся, и князь бы дал такой же ответ тайкуну, как в средние века какой-нибудь непослушный вассал на вопрос: “Кто сделал вас бароном?” отвечал с презрением: “Кто сделал вас королём?”»

В этом примере мы видим и одно из выражений национальной гордости японцев. Княжеский офицер обезоружен иностранцами! Как же не срубить ему голову?!

Как легко выражается национальная гордость во всей своей силе! Как она выражается в Европе, например, у англичанина? Он кидает свою саблю на землю пред русским, когда несчастной судьбе угодно было сделать его военнопленным, как это было с командиром парохода «Tiger» в Чёрном море. В самом деле, англичанин в плену, да ещё у русских варваров, которых он глубоко презирает! В чём выражается гордость француза? Он слишком пуст, чтоб выразить её делами, а потому он кричит на весь мир во всю глотку: «La belle France, la grande nation»! Русский лукаво улыбается, слушая, как сосед несётся к небесам о своей родине... Разве это не выражение национальной гордости? А японец проще всех: он осрамил гордость своей нации, и ему отрубили голову. Вот и всё! Японец чувствует, но не хочет сознаться, что он не может сравниться с европейцами, и злобно сжимает губы, когда вы говорите ему: «Что у вас? Посмотрите-ка, как у нас!» С каким удовольствием он распорол бы вам брюхо!

Власть тайкуна, по-видимому, так же уходит из его рук, как она прежде ушла от микадо, который до сих пор беспрекословно утверждает все дела. Да и отчего бы не утвердить? Разве ему не всё равно? Ему ведь не убудет в его четырёх стенах, пределов которых он не может оставить всю свою жизнь. Пусть он отдыхает на лаврах со своими высокодостопочтенными приближёнными и заботится о чистоте языка ямато, или, как говорит г. Вышеславцов, сочиняет стихи.

Есть случаи, доказывающие полузависимость князей от тайкуна, и довольно разительно. Во владениях князя Хизен есть каменно-угольные копи, и он, положительно, не имеет права продавать его иначе как правительству, которого агенты пользовались в перепродаже его иностранцам. Видя это, он объявил, что не будет больше добывать угля, прямо говоря, что он хочет разрешение продавать его сам. Вот уже прямо зависимость от тайкуна и независимость, если хотите: правительство не может заставить его добывать уголь. Много таких вещей, где князь, несмотря на полное желание, не может сделать. Так, например, закрыть большую дорогу (токаидо), покупать европейское оружие и прочее. «Странные противоречия на претензии на независимость!»

Познакомившись несколько с высшим классом японского общества, сделаем общее разделение всего японского народонаселения. Классов общества в Японии очень много, если назвать отдельным классом тех, которые, будучи ниже званием, обязаны припадать на землю или подобострастно кланяться старшему. Но, в сущности, всё японское общество делится на три больших класса:

1) дворянство (самурай); в этот класс входят: дом микадо, его высокие сановники при дворе Киото, тайкун, восемнадцать коксиу, составляющих совет кокуши, гозанке — князя царской крови, все даймио — вассалы танкуна, бунио — сановники дворов тайкуна и князей, иаконины — чиновники и солдаты дворов князей и лонины — дворяне без места, ничем не занимающиеся. Бунио непременно иаконин, но не всякий иаконин есть бунио; и те, и другие, потеряв место, делаются лонинами. Если, говоря про иаконина, называют его самураем — про бунио говорят: окисамурай (большой самурай). Весь этот класс самураев носит две сабли: большую (катана) и маленькую (вакисаси). Сабли эти очень уважаются японцами; они не любят, когда иностранец трогает их. У важных сановников их позволяют трогать, как в награду. Г. Вышеславцев, деля японское общество подробнее на восемь классов, называет самураями солдат и вассалов дворян, то есть то, что я назвал иаконинами; на это я утвердительно скажу, что и сам микадо — самурай, да ещё большущий, а не только вассалы князей;

2) ученые (бо-сан); к этому классу принадлежат бонзы, или священники, и доктора. Этот класс бреет совсем головы и имеет право носить две сабли — если они из дворян; если же они не дворяне, то носят оружие, только путешествуя, или одну вакисаси, но, кажется, это даётся, как награда многим. Одну вакисаси имел



даже Бенгуро, — знакомый вам поставщик лесу, а уж где же ему быть самураем?

3) простонародие; сюда входит всё прочее: землепашцы, купцы, артисты (искусство здесь считается промышленностью), рыбаки, матросы, кули — чернорабочие и прочие. Из этого класса исключаются нищие (котседжики), занимающиеся бойней скота и обдελыванием кож (хеттасы) и происходящие от древних христиан (кристансы). Эти отдельные классы имеют своих начальников в Иеддо и женятся не иначе, как между собою.

Все классы равны пред законом при совершении преступлений. Имущество повсюду наследственно (как — неизвестно), подать платят, как видели, с земли.

Наказание за совершенное преступление налагает позор на всё семейство обвиненного; самоубийство снимает этот позор.

Японское самоубийство — преоригинальная вещь; оно производится распоротием брюха и называется харакири (счастливое разлучение). Оно совершается в присутствии семейства и друзей самоубийцы, и часто только для того, чтоб эти последние отомстили его смерть, если он сам не в силах. При этой операции чиновники всего дома перевертываются наизнанку.

Нигде так не дешева жизнь, как в Японии; никто так мало не думает о своей смерти, как японец. Мечь сильно развита между всеми классами; часто встречается личность с плетёной корзинкой на голове — он ищет своего врага, и, найдя его, снимает корзинку, и оружие решает кто прав, конечно, не в смысле дуэли.

Долгий, с лишком двухсотлетний, покой Японии нарушился около половины нынешняго столетия. Начался важный переворот, в котором является на сцену великая личность готаиро, или регента-князя Икомоно-но-Ками. Около 1842 г., когда был заключён Нанкинский мир в Китае, городжио имел председателем князя Мидзуно-Етсисен-но-ками, человека, одарённого большими дарованиями и стоявшего выше большинства, и поднявшего вопрос о сношениях с европейцами. Это было в царствование тайкуна Минамотто-Иеоши. Вопрос был предложен при собрании городжио, но был оставлен без внимания. Но не у всех он вошёл в одно ухо и вышел в другое: многие замечательные люди занялись им серьезно. По этому поводу князь Канга написал замечательное письмо (котораго существование довольно достоверно), в котором старался показать, сколь выгодно будет Японии открыть страну западным народам. Письмо это произвело сильное впечатление. Оно было прямо направлено против убеждений древней аристократии

и законов Гонген-Самы, и обратило на себя серьезное внимание Икомоно-но-ками и князя Мито — одного из гозанке. Икомоно-но-ками совершенно согласился с мнением князя Канга, но был осторожен держать нейтралитет. Мито, напротив, составил консервативную партию, и, поддерживаемый многими сильными князьями, встал во главе оппозиции. Он обратился к своему родственнику — тайкуну с просьбой удалить Мидзуно, но Икомоно-но-ками воспользовался своим влиянием, и Мито, не достигши цели, удалился.

В 1853 г. в первый раз иностранные суда вошли в заветные воды Иеддского залива. Это уже были не те несчастные суда, на которых приходили Francis Xavier и Will Adams, а два фрегата и два корвета под американским флагом и под командою коммодора Perry с письмом от президента, предлагавшим войти в сношения с ним японскому правительству. Японцы перепугались и просили год сроку. Собран был совет всех даймио, имеющих пятьдесят тысяч коку рису годового дохода, и других, занимающих важные места. Perry ушёл и обещал придти чрез год, и не замедлил явиться снова в 1854 г. в Иеддский залив, но уже с тремя фрегатами, четырьмя шлюпами и двумя блокшипами (store-ships) с провиантом. Когда он в первый раз явился в запрещённых водах, снаряжено было немедленно десять тысяч войска с артиллериею под командой трёх князей, но, тем не менее, решено было принять письмо президента. Несколько времени спустя Минамотто-Иеоши, человек с большим влиянием на князей, скоропостижно умер. Смерть его рассказывают таким образом, что Мидзуно-Етси-сен-но-ками из первого либерала является самым ярким защитником старых убеждений и законов (Alcock). Где истина — не знаю; тем не менее, вот как оно рассказывается: Мидзуно подослал человека отравить тайкуна в видах отстранения европейского влияния и в надежде на собственное возвышение, и, когда чаша была поднесена, тайкун бросил её в лицо поднёсшему, который не задумался схватить саблю и пройти ею насквозь тайкуна. Он не замедлил сделать то же и с собою. Увидя неудачу, Мидзуно тоже предпочёл устроить харакири. Этот факт заслуживает доверия, и даже можно положить, что председатель городжио в 1842 г., если и назван г. Lindau так же (почти, впрочем — Мидзуно-Етси-сен-но-ками), но мог быть лицо другое. Факты вообще так смешаны, что немудрено придти к такому заключению.

Сын Минамотто-Иеоши — Минамотто-Иесада, малолетний и идиот, вступил на престол, а Икомоно-но-ками — в должность регента.

В это-то время Perry явился вторично. При виде его сильной эскадры надо было дать ответ, хотя в его инструкциях сказано было отнюдь не прибегать к помощи оружия. Решили заключить трактат дружеского отношения и сохранения жизни и имущества с судов, терпящих крушение у берегов Японии, и помогать им. На торговый трактат они никак не соглашались в надежде спасти средства опять получить покой и уединение от остального мира.

На успех коммодора Perry имели некоторое влияние голландцы — единственные европейцы в Японии, помогавшие ему спутра страны; им не было больше цели жить уединенно и хотелось уничтожить неприязненное чувство японцев к европейцам. Следствием этого трактата было открытие Симода и помещение там американского консула в лице г. Harris. Это не имело никакого торгового значения, но было первым шагом к открытию портов.

В том же году (1854) английский адмирал Stilling старался заключить трактат, но тоже должен был довольствоваться тем же, что получил и Perry, — сохранением жизни крушащихся и снабжением дровами.

В 1854-м же году адмирал Путятин явился в Симоду на фрегате «Диана» (несчастный фрегат там и остался; он погиб в землетрясении, которые очень часты здесь, и иногда очень сильные. Говорят, средним числом, каждый дом в Иеддо перестраивается каждые семь лет) и заключил трактат о касаемости всех привилегий данных и впредь имеющих быть данными какой-либо нации и до русских. Это было заключено безпрекословно. Затем явился барон Gros и французской трактат, затем голландский.

Начавши свои действия в том же году, г. Harris добился до заключения торгового трактата в 1858 г. и открытия трёх портов: Нагасаки, Канагава (вместо Симода) и Хакодате с 1859 г. (1 июля). После него последовал Lord Eight и английский трактат; после уже заключены прусский и прочие.

Стоявший во главе консервативной партии князь Мито сильно противился окончательной ратификации второго американского трактата 1858 г., открывавшего порты торговле иностранцев, и когда он был подписан, решил отравить тайкуна в сообществе со многими другими князьями. Не успел ещё Lord Elgin придти в Иеддский залив, как Минамото-Иесада исчез с лица земли. Этой мерой Мито думал добиться до престола, так как Иесада не имел детей, а как гозанке он надеялся отстранить князей Кузиу и Овари, но жестоко ошибся. Он не рассчитал, что не с ними встретится лицом к лицу, а с регентом, с которым не так

легко делались дела. Лишь только Иесада умер, всё во дворце его было схвачено, и Икомоно-но-ками нашёл улики, откуда повеяло ядом. На правах готаиро он написал князю Мито, что если он немедленно не удалится в свои владения, он сделает отраву гласным в городжио (за что по законам следовало распятие). Чувствуя себя бессильным, тот удалился. Немедленно был собран избирательный совет, и молодой князь Кузи — Минамотто-Иеомоци, — котораго отец ещё был жив, был избран тайкуном, и Икомоно-но-ками остался регентом; ему и предоставили дела с иностранцами.

По заключении трактатов и открытии портов американский, английский и французский послы поселились в Иеддо (Harris, Alcock и Chesne-de-Bellecourt).

В 1859-м же году вошёл на рейд с девятью вымпелами граф Муравьёв-Амурский для заключения трактата по поводу Сахалина. Во время его стоянки в улицах Иокогамы (Канагава заменена была Иокагамой) был убит японскими самураями мичман Р. Мофет и матрос Соколов — это было первое кровопролитие, после котораго начинается целый ряд убийств.

Два месяца спустя убили человека французского консула; на следующий год — переводчика английского министра японца Ден-Кушки, несколько дней спустя — двух капитанов голландских судов Vos и Decker, и все эти убийства остались не наказанными! Да и где наказание? Прибегать к силе — значило бы испортить всё, да и правительства не позволяли этаго (хотя английское правительство первым подало сигнал к действиям силой, послав на защиту личности посла два батальона в Иокогаму). Оставалось или брать с них деньги, или требовать удовлетворения тем же путём. Когда графу Муравьёву предложили взять с японцев деньги, например, по пятьдесят тысяч долларов за убитаго, он отвечал, что «Россия не продаёт кровь своих подданных...» Имела ли бы в самом деле подобная мера успех? Какие-нибудь лонины, да ещё пьяные, просто из ненависти к иностранцам убьют человека, а правительство заставили бы платить! Отыскать всех соучастников и перерубить им головы — было единственное средство, к которому и прибегали, но убийства и покушения на жизнь не прекращались.

Японская аристократия сильно жаловалась на европейцев за их грубое обращение и исключительное соблюдение своих интересов. Мито торжествовал. Чтоб не давать слишком много воли регенту в выполнении новых идей, избирательный совет поставил во главе городжио князя Вакизаку-Накатсу-Касано-Таиро, друга Мито и яраго защитника консервативной партии. Этот князь при

избрании тайкуна сильно хлопотал за сына князя Мито, имевшего равные права на престол с князем Кузиу, но за того стоял регент, и дело решилось в его пользу. Установилась страшная вражда между князем Мито и регентом, и в 1860 г. Икомоно-но-Ками был убит лонинами Мито, когда он ехал в норимоне домой из дворца тайкуна. Голова его была привезена Мито, и он выставил её на несколько дней на площади с надписью: «Голова того, который опозорил священную почву Японии и нарушил законы Гонген-Самы». Он даже отправил её в Киото и продержал публично несколько часов, пока офицеры микадо боялись препятствовать этой варварской храбрости. Несколько месяцев после Мито был убит в своём саду одним из офицеров Икомоно-но-ками, который немедленно распорол и себе брюхо. Некоторые полагают, что Мито жив и скрывается от мести друзей регента. Вакизаку удалился.

По смерти Икомоно-но-ками либеральная партия имела сильного защитника в лице князя Андо-Тсу-симано-но-ками — члена городжо, но старая партия всё ещё имела сильный перевес. Удалившийся Вакизаку вернулся на службу и имел защитником губернатора Юкогамы Хори-Орибено-но-ками, человека с большими способностями. Привязанный к идеям Мито и Вакизаку, он, однако, был в числе подписывавших трактаты с европейцами, но единственно для того, чтоб их задерживать и запутывать. Нет сомнения, что заключению всех трактатов европейцы обязаны великому готаиро, которого все или боялись, или ненавидели, но его воля была выше их ненависти.

Когда убит был Ден-Кушки — уже на пороге здания, носящего английский флаг, г. Алсок потребовал, чтоб его похороны были самые торжественные, за его верность, и просил помочь ему Хори. Это в высшей степени задело его самолюбие, так как Ден-Кушки был из простонародия, и он окончательно возненавидел европейцев, но, тем не менее, участвовал на похоронах по настоянию посланника и тем сильно унизился в глазах аристократии.

Так как европейские послы по делам мелким обращались не в городжо, а к губернаторам иностранных дел, в числе которых был и Хори, — этот последний старался не входить ни с кем в интимные отношения, отчего остерегались и европейцы. Но секретарь американского посольства Heusken обращался с ним слишком фамильярно, за что и поплатился жизнью. В конце 1860 г. Heusken получил письмо от Хори, в котором он на основании того, что японское правительство взялось отвечать за безопасность жизни

европейцев и не может ручаться за них, если они одни или со слабым конвоем, просил его прекратить свои ночные прогулки по улицам Иеддо. Heusken отвечал, что он будет гулять, когда вздумается, и надеется уметь защититься в случае надобности, и был неосторожен отправить ответ к Хори. 19 января 1861 г. он был смертельно ранен, выходя из прусского посольства.

В собрании министра Андо и множества офицеров Хори с жаром говорил против европейцев и в особенности против Heusken'a, как самага опаснаго вследствие знания языка, и сожалел, что городжии не приняло мнение князя Мито и не изгнало иностранцев, когда их ещё было немного. При этих словах Андо встал и торжественно заметил, что «надо быть худым японцем», чтоб говорить так. Хори не отвечал и вышел. Возвратясь домой, он собрал своих друзей и объявил, что хочет положить конец обезбещенной жизни и, повернув наизнанку циновки дома, в присутствии всех совершил харакири. Несколько дней спустя Heusken и был убит. Было покушение и на жизнь Андо, но он защитился сам с саблей в руках.

Так кончилась война двух партий и две войны правительственных лиц — регента с Мито и Хори с Андо.

Убийство Heusken'a вывело из терпения европейских посланников в Иеддо, и они выехали оттуда. Американский посланник Harris остался в Иеддо, и вот европейцы делятся на партии и сами затрудняют сношения. Выехавшие потребовали сильной стражи из японских солдат, содержимых японским правительством, и погрозили, что их нации достаточно сильны, чтоб заставить уважать жизнь и честь своих послов. Это заставило тайкуна пригласить их обратно в Иеддо, и при салюте с фортов они вернулись, и были удовлетворены несколькими фунтами пороху.

Тайкун пришёл к тому убеждению, что сношения с европейцами необходимы (может быть, для личного усиления европейскими средствами), и что надо держаться идей великаго готаиро, открыто объявившаго себя другом иностранцев. Но против него и иностранцев составилаь сильная партия из слуг Мито и Хори-Орибено-но-ками и имела целью уничтожить иностранцев — уничтожением правительства, которое их поддерживает, но всеведущий тайкун так поставил Иеддо на военную ногу и так защитил иностранцев, что их замыслы рухнули. Однако несколько нападений было сделано лонинами на европейцев, например, по возвращении из отлучки в Китай г. Alcock чуть не подвергся опасности жизни, и оказалось, что партия лонинов решилаь пожертвовать

жизнью для «спасения империи и восстановления спокойствия микадо и тайкуну».

Дружеские и торговые отношения с иностранцами идут себе прекрасно, и уже теперь поздно думать об их изгнании. Торговля, однако, долго не шла вперёд, когда первые европейцы начали поселяться в Йокогаме. На это имело влияние многое: и несоразмерные цены европейских товаров, и жажда купцов «make money» без труда и риску, и повышение цен на жизненные припасы и прочее. Собственно японские купцы не славятся богатством. Торговля больше в руках европейцев и китайцев, которых здесь очень много; есть даже отдельный китайский квартал около Десимы.

Сношения с европейцами, раздоры между представителями либеральной и консервативной партий, разделило Японию на две части, готовые объявить друг другу войну. Микадо, молодой и энергичный человек, следил за ходом дел с большим интересом и в первый раз, может быть, после Тайко-самы решился воспользоваться случаем, чтоб вступить в свои законные права и вернуть своё светское влияние. Подосланы были шпионы и написаны памфлеты с целью возстановить князей против тайкуна, в которых прямо говорилось о нём как о преступнике, осрамившем Японию. Цель была достигнута, и в 1862 г. князя Канга (молодой), Сатсума, Хендай и Кфодора со многими другими отправились в Киото с открытой жалобой на тайкуна, и микадо на правах законного императора потребовал его к себе для оправдания в сношениях с европейцами. И вот начинается раздор между императором, за которого стоит закон и общественное мнение, и тайкуном, за которого стоит сила. Минамотто-Иемоци был слишком осторожен, чтоб выполнить это приказание тотчас, и предложили ехать на объяснение министру Кузе-Ямато-но-ками, который наотрез отказался и был заменён Саккаи-Вакасса-но-ками. Этот, не колеблясь, поехал в Киото, но, видя себя окружённым приверженцами микадо, потерял присутствие духа, и когда послы микадо потребовали, чтоб он просил прощение за то, что служил тайкуну, он совершил харакири. Тогда тайкун снарядил бывшего губернатора Осаки Маздаиро-хоки-но-ками, с которым сообщил, что согласен покориться приказаниям микадо, но не иначе, как если оно будет устроено как церемониальный визит. Кстати, он женился на сестре микадо и тем устранил всякое унижение, так как подобный визит был в порядке вещей по японским обычаям. Микадо, боясь зайти слишком далеко с сильнейшим князем, согласился. Прислан был посланник из Киото, из самых высших

сановников, и после многих конференций тайкун отправился чрез Осаку в Киото.

В 1863 г., проходя средиземным японским морем — между Нипоном, Киусиу и Сикоком — пароход под американским флагом (Rembroke) получил несколько выстрелов от береговых батарей города Симоносаки (на северном берегу моря, у выхода в Японское). Владелец города князь Нагато, или Цосин (в английских официальных донесениях он назван Чосин, японцы не выговаривают звука «ч») из ненависти к европейцам, дерзнул задеть их сам. Пароход, будучи коммерческим, разумеется, избег чего-нибудь похуже, своим ходом. Несколько спустя то же случилось с военным французским пароходом Kien-Chan. Вследствие этого американская канонирская лодка Wyoming отправилась к городу, но видя себя несостоятельно порешить с береговыми батареями и тремя судами, вернулась за подкреплением. Несколько позже голландский корвет Medusa обменялся канонадой с городом, и наконец французский адмирал на фрегате Semiramise с Medusa и Wyoming бомбардировали город, сделали высадку, разорили батареи, зажгли деревню и взорвали пороховой погреб, убили много людей и потопили суда, но без последствий. В 1862 г. был убит английский офицер Richardson на дороге между Иеддо и Канагавой при встрече с шествием даймио. Оказалось, что он был убит и истерзан лонинами князя Сатсума, вследствие чего английский посол потребовал большую сумму денег, и как долго не получал их — эскадра отправилась в Каго-симу (порт у южной оконечности Киусиу) — резиденцию князя Сатсума и атаковала его укрепления. Началась канонада, но англичане, ожидая сильного ветра, ушли (может быть, и не ветер был причиной)... Деньги вскоре были заплачены.

Но ни убийства (в сентябре 1863 г. убили французского офицера Camus), ни буйства Ногато не прекращались. Князь уничтожил два американских и одно французское судно, и с ним решили покончить и гарантировать плавание по средиземному морю. Хотели пригласить все европейские эскадры участвовать в усмирении князя, и английский адмирал Соорег в одно прекрасное утро поднял вице-адмиральский флаг (он был младше французского адмирала Jauges, в чине контр-адмирала) на фрегате Euryalus и принял командование англо-французско-голландской эскадрой из шестнадцати судов. В сентябре 1864 г. бомбардировали город и сделали высадку. Наша эскадра до этого исчезла без вести (как мы из России) и явилась в Сан-Франциско. Следствием бомбар-



дировки было занятие Симоносаки и требование выплатить большую контрибуцию (кажется, три миллиона), на что правительство согласилось (хотя это касалось только князя Ногато). Но деньги не платились, и когда европейцы хотели настоятельно требовать, тайкун был в Осаке. Английская, французская и голландская эскадры явились в Хиого (1865 г.) — порт Осаки и требовали или открыть порт, давно обещанный, но всё откладываемый, или выплатить немедленно контрибуцию. Тайкун обратился к микадо, и тот сообщил, что ничего не знает, что всё было сделано без его ведома, но что контрибуция будет заплачена, а Осаку откроет не раньше 1 января 1868 г.

Чем кончилась поездка тайкуна и дело князя Цосин, я сообщу, когда узнаю (см. «Камчатка. Охотское море»).

Чувствую, что передал перечень истории сношений европейцев с Япониею, и очень неполно, и, может быть, ошибочно, но я решительно оправдываюсь неимением средств и времени. Надо долго прожить в Юкогаме, чтоб изучить то, что всеми силами стараются скрывать.

Теперь оставим наш исторический эпизод; с открытием Осаки, вероятно, много откроется, и многие запутанные факты уяснятся. Разсмотрим теперь слегка японския религии и сделаем маленькое общее заключение о народе.

Судя по огромному количеству храмов (147 280; из них 27 000 синтистических и 122 280 буддийских), можно принять японцев за народ самый религиозный. В сущности же ничего не может быть равнодушнее и индифферентнее, чем японец (впрочем, не простонародье). Самый способ богослужения, игры, шум, лотки с товарами в оградах храмов показывают, что у них нет серьезных религиозных убеждений. С другой стороны, путешествия к многоразличным святым местам и храмам, столь общия в народе, не позволяют совершенно отрицать в них религиозное чувство. Самый равнодушный класс — это высший; но в простом народе замечается инстинктивное, иногда глубокое религиозное чувство. Какой бы секты ни был японец, он входит в любой храм и припадает на землю; бывали примеры, что осматривавшие христианския церкви японцы падали ниц пред святым изображением распятого Христа, и были как бы поражены видом великаго Бога — хотя и чужаго. Скажите же вы самураю, как это я часто делал, что их религия — дичь, что Бог один, а все ваши боги не что иное, как чучелы, он только будет скалить зубы, но чтоб он хоть на грош обиделся — никогда.

Но народ и не может быть совершенно равнодушен к религии: забитый, один под игом другого, тот — у третьего, окружённый со всех сторон шпионством, подлостью, продажностью, покорный судьбе и без всякой надежды когда-нибудь восстановить свободу, как её мы понимаем, может ли он быть без всякаго религиознаго чувства? Князья и сановники — те равнодушны уже по природе японца; и эдикт 1587 г., и осада Симабары, и убийства миссионеров с Папенберга — всё это единственно было в зависимости от политических условий, и не имело, разумеется, ничего общаго ни с Варфоломеевой ночью, ни с тридцатилетнею войною, где двигателем мог быть религиозный фанатизм...

Веротерпимость родила множество сект; есть и такие, которые посвящают себя молитвам и умерщвлению плоти; сборы в храмах на их постройки и украшения и подачи бедным сильно развиты. Есть и секты, которые выкалывают глаза, основанныя какими-то замечательными историческими личностями: одним из сыновей микадо, выколовшим себе глаза по смерти жены, и другим, побеждённым в междоусобной войне, генералом, вытершим себе глаза, чтоб не соблазняться отомстить великодушному победителю, и множество других.

Первобытная религия в Японии была синто (храмы — миа). Эта религия имеет мифлогию и свою хорошую сторону — в отсутствии идолов. Она признаёт за первоначальныя божества мужское и женское начало, от котораго происходит богиня солнца Тен-сю-даи-син-сама, которая родилась в неопределённое время в провинции Иже (куда теперь наибольшия путешествия), и от нея произошло множество богов и полубогов, которые царствовали два с лишком миллиона лет. Последний из них, совокупясь со смертною, имел сына-человека — перваго микадо Син-му, от котораго и идёт блестящая императорская династия. Японцы сами плохо знают свою религию (они вообще ничего не знают: я никак не мог добиться, чтоб японец сказал мне имя тайкуна!); знают бонзы, и они-то и должны молиться за народ, а народ только знает ея начальныя основания.

Так, в синтизме пять правил:

- 1) сохранение священнаго огня, символа чистоты, орудия очищения;
- 2) сохранение чистоты души, сердца и тела чрез послушание законам разума и воздержание от нечистых деяний;
- 3) соблюдение праздников;
- 4) путешествие к святым местам и

5) почитание богов и святых в храмах и дома («Очерки» г. Вышеславцова).

Около половины VI столетия утвердился буддизм (храмы-тера), перешедший сюда чрез Китай и Корею из Индии, и сделавшийся господствующей религией. Он признаёт идолов и имеет огромное полчище богов, во главе которых стоит Амида, а также понятие о будущей жизни и бессмертии души. Для земного и небесного счастья и для того, чтоб быть приятным Амиде, нужно пять условий:

1) не убивать ничего, что имеет жизнь;

2) не воровать;

3) не прелюбодействовать (это не совсем понятно: японец может иметь одну законную жену и сколько угодно наложниц; понятие ревности не имеет никакого смысла);

4) не лгать (буддизма, значит, чистаго в Японии быть не может), и

5) не пить одуряющих напитков (на это не обращают внимания, и трудно сходятся с Амидой в этом пункте («The capital of the tycoon» Alcock'a).

За земное житие есть различные степени блаженства и наказания в будущей жизни, хотя не вечные. Эти последние могут быть уменьшены деяниями и молитвами родственников и жертвами Амиде, который может дать им опять жизнь, но в животном, наиболее подходящем к их наклонностям, и чрез такое перемещение дать другую жизнь — человеком, и уже тогда блаженство или наказание — вечное. (Жаль, что во всей этой галиматье буддизм не говорит, будет ли человек сознавать, что живёт вторично?)

Это учение, обещаая будущность, быстро распространилось в Японии, между тем как явившееся около того же времени учение Конфуция, чисто китайское учение, скорее философское, чем религиозное, в котором нет ни мифологии, ни идолов, а единственно учение о нравственной жизни, об обществе и способах государственного правления, нашло себе слишком мало ватариев. Конфуцианизм распространился между высшими классами, так как он всё-таки имеет больше смысла, чем всё прочее. Обоготворение самого Конфуция ограничивается его изображением в храмах и помещением в них его письмен. Все эти религии сильно смешаны. Люди с более здравыми понятиями не могут ничего найти в этом хаосе, и потому ни во что не верят, а простонародье верует, или, по крайней мере, уважает веру во всё; они ходят в синтистические храмы — миа — когда там праздник, и в буддийския — тера, и конфуцианские (этих очень мало) — когда в них празднество. Все, интересовавшиеся этим вопросом, полагали на основании того,

что могли узнать, что синтизм — чисто японского происхождения, между тем как, по словам авторитета по всем вопросам, касающимся Японии, — отца Николая в Хакодате, его начала те же, что в первоначальной китайской религии, но под другими формами и именами. Вообще, трудно не потеряться в этом винегрете; найдите, в самом деле, истину, не лишённую смысла!

Где корень буддизма, трудно сказать: всемогущий создатель, воплощение божества, Бого-человек — составляющие базис христианства, — входят в учение Будды, и сотни миллионов исповедывают это учение! Странно, что эти святые начала могли принять идолопоклонническую форму.

Подобная религия и равнодушие — почти отсутствие — религиозных убеждений имеет сильное влияние на цивилизацию Японии. «Если, — говорит Alcock, — давать и сохранять то, что есть применимого к жизни в религии, религии, как её знают христиане, и с этим возбуждать высшие стремления сердца и благороднейшие понятия разума; не только подавлять суеверие и внушать терпение, но вводить вместо первого живую веру и истинное побуждение к деятельности, к какой способно человечество, — если это дело цивилизации, то ея не существует в Японии». Но этой фразы не существует нигде. Если, скажу я, цель цивилизации есть порабощение плотского разумом на основании кодекса здравых человеческих понятий, то оно опять не достигнуто нигде; но стремление к нему есть цель жизни человечества. Следовательно, современная цивилизация должна вести к этой цели, а потому мерилом ея будет развитие общественной жизни на началах этого кодекса, стремление к знанию, развитие искусства и труда... Что же значит, что в Японии цивилизация «своеобразна», как это многие говорят? Я этого решительно не могу понять; это значит, что у них здравые человеческие понятия другие... Это, впрочем, зависит от взгляда, и я своего никому не навязываю, а по-моему, цивилизация может иметь сколько угодно степеней, но никак не может измеряться каждым народом на свой аршин. Но вот вопрос: где тот кодекс здравых идей и понятий? Каждый народ, каждый индивидум не может составлять своего взгляда на вещи по одному собственному чувству; нужен общий базис — человеческий. А где его искать?

Я нахожу его в религии, и притом единственно в христианской религии, которая и должна быть самим кодексом, и в которой мы найдём здравый взгляд на жизнь человечества. Возмите, например, то, что мы видели пред глазами: самоубийство и взгляд на

женщин. По японским понятиям, самоубийство не только не низко и неблагородно, а напротив — самый честный и благородный поступок; на основании чего он не прав? Жизнь — его собственность, и он волен делать с ней, что ему угодно. Ведь он не прав на основании религии. Почему бы японцам не иметь контрактного брака (так, как он у них есть), почему он не может жениться на женщине, которая его ненавидит? На основании чего он не прав в этом отношении? Опять на основании кодекса здравых понятий, то есть христианской религии... Без христианских религиозных убеждений и без стремления к абсолютному преобладанию разума нет цивилизации в ее высшем значении, и привейся христианство в XVI столетии, Японии предстояла бы будущность цивилизованной нации. Но, скажете вы, христианство, если его понимать правильно, всегда проповедует смирение: «Если тебя ударят в правое ухо, подставь левое». Разве к понятиям на таких основаниях должно стремиться человечество, разве человеческая натура не будет пользоваться этим смирением в ущерб цивилизации? Будет, а потому цивилизация в ее высшем значении и не может быть, если она не будет «порабощение плотского разумом» на основании христианской религии; а тогда и натура человека не будет пользоваться смирением, и цивилизация осуществится. Конечно, этот идеал на деле не осуществим, но степень приближения к нему есть степень цивилизации. Но, говоря о цивилизации какого-нибудь народа, дело вовсе не касается до ее определения, потому что все они укажут на одни и те же мерилла; так, например, мериллом цивилизации служит система государственного правления. Но где система, к которой должно стремиться человечество? Сперва был абсолютный деспотизм, потом феодализм, монархизм, представительное правление, наконец республика, и «что же они сделали»? Успокоился ли встревоженный разум истаго демократа; решили ли они, где истина? Кажется, нет ещё...

В Японии каждое лицо имеет над собою сильный контроль: городжио контролирует тайкун, тайкуна — городжио и т. д. — признак цивилизации; но этого мало, если управление князей, совершенное отсутствие ея... Потом — свобода мысли: мысль тоже нигде совершенно не свободна, потому что до этого не доросло ни одно общество, а про японское было бы смешно говорить. Наконец, правильное пользование благами земли, искусство, сообщения и прочее в Японии есть, но в высшей ли степени? Искусство чаще карикатурное, сообщения — при одних из самых лучших дорог в свете — самые скверные. Вот деятельность к пользованию

благами природы развита, и довольно сильно. Железные дороги и телеграфы известны правителям, но не более того (говорят, у них прежде был пушечный телеграф, которым давали знать в Иеддо о приходе судна в Нагасаки, но когда они начали являться десятками и сотнями, то сочли лучшим не жечь даром порох).

Разумеется, их система уединения от прочаго света есть главная помеха прогрессу, и эта система объясняется их правлением и порабощением массы народа высшему классу, котораго расчёты так долго мешали сношениям с иностранцами из боязни упадка, и нравственного, и физического. Родившаяся у Тайко-самы, эта мысль переходила из рода в род и уже теперь сделалась второю натурою. Неприязненное чувство ко всему иностранному, стоящему выше их, теперь уже в натуре японца; он прекрасно понимает всё, и дальновиден (недаром же говорят, что нет японца не дипломата). Если явились такие личности, как Икомону-ноками, бравший перевес над большинством, может быть, когда-нибудь явится и Пётр Великий Японии... Но результаты будут те же, если прежде явится Владимир. Во всяком случае, наше желание должно быть, чтоб явился гений (ибо на время надежды, хоть есть, да плохи), и начал бы с косичек и киримонов, как великий Пётр начал с бороды и кафтанов.

Теперь несколько слов о стоянке на Нагасакском рейде. Вскоре по приходе корвета на рейд адмирал перенёс свой флаг к нам, и мы простояли в Нагасаки довольно долго. Не буду говорить о движении военных судов, которое здесь так же велико, относительно, как и коммерческих. Приходили и англичане с адмиралом Соорег, и французский фрегат с адмиралом Jaures, и голландцы. Американских судов совсем не было. Существовало почти правильное сообщение с Шанхаем. Посещали и губернаторы, которым салютовали тринадцать-пятнадцать выстрелов. Погодами нельзя похвастать: были и дожди, и свежие ветра. Мы проводили время вне службы или на биллиардах, или за картами в Инассе. Действительно, эта Инасса — интересная вещь: русские совершенно отделились от прочих европейцев в европейских кварталах и заняли японскую деревню, в которой поселились, как дома: завели квартиры, хозяйство и прочее, а ни один европеец и не показывался туда. Но можете ли вы себе представить, как это объясняется иностранцами: русские вообще, говорят они, стараются отделяться от прочих европейцев, потому что того требует их политика. Они не содержат ни посольства, ни дипломатического агента,

ни консулов, кроме одного в Хакодате, тогда как все содержат и то, и другое, даже Швейцария, именно потому, что эти лица, находясь в сношениях с японскими властями, возбуждают недоброжелательство к их нациям. Они заключили трактат и для всего остального хотят выезжать на чужих спинах; они не имеют торговли в Японии, и не имея с ними никакого дела, имеют, однако, наибольшее влияние на правительство. С русскими японцы покорны и уступчивы, русских они более всех любят, потому что не сталкиваются с ними, русских они боятся, как соседей, и притом сильных, потому что они содержат сильнейшую эскадру в японских водах, и, мало того, — русских в Японии боятся и все остальные нации. Они, извольте видеть, пользуясь близкими военными силами и укрепленными портами (?), могут угрожать всем державам в торговле и мореплавании. «Судя по недавним действиям России в Китае, — пишет Алсоок, — где они без капли крови и малейших издержек приобрели земли больше самой Англии, можно смело сказать, что их политика имеет целью двигаться вперёд «к незамерзающим водам» на востоке, и нет сомнения, что «за не очень дальним числом вперед Япония бы сделалась частью Российской Империи, если отстранить прочия державы».

Даже вот как жалуются на русских, что из-за них японцы мстят другим: «Они попробовали сделать атаку на Тсус-симу (остров между Киузиу и китайским берегом, у котораго, действительно, стояла эскадра адмирала Лихачёва), а за это японцы зарезали кого-то в Иеддо (?), и верите ли, что этой политикой иностранцы объясняют и то, что офицеры эскадры отделяются от прочих наций, тогда как это же гораздо проще объясняется табунным чувством. Что нам, грешным лейтенантам да мичманам, за дело до политики? Один поселился в Инассе, потому что она на горе, хорошие виды (он же, кстати, был поэт), хороший воздух, нет стеснения — хоть без сюртука ходи, а остальные, глядя на пример, тоже потянулись туда. А главное — что около нея откупленное нашим правительством местечко Хиера-да-Гуия, на котором чинятся и красятся шлюпки, был склад угля, дом для больных и парусных работ, и, наконец, в самой Инассе чинились и прежде русские, и в храме его жила команда фрегата «Аскольд». Где же тут политика? Объяснение всякаго явления тем ближе к истине, чем оно проще.

23 февраля «Богатырь» ушёл в Хакодате, а мы простояли Пасху. 26 марта пришла шкуна «Сахалин», но ненадолго, а 4 апреля по случаю Пасхи был устроен праздник в полночь с салютом. 13-го под парами снялись с якоря и пошли к Вандименову проливу

для следования океаном в Иокогаму. Переход был не из хороших: выйдя, вскоре вступили под паруса при тихом *N*. Вандименов пролив прошли под парами, а потом дули *S* и *SO* ветра, иногда переходившие в *NW* и два раза заставившие рифиться. При подъёме винта по выходе в океан чека соединительной колонны рамы лопнула и согнулась сама колонна; было свежо, и мы сутки шли со спущенным винтом. На другой день стихло. Подняли винт таями на гафеле и сделали временную железную колонну: она служила у нас долго и заставила стоять на якоре с поднятым винтом. 18 апреля развели пары и 19-го пополудни вошли в Иеддский залив, а в седьмом часу бросили якорь на Юокогамском рейде. Там стоял английский двухдечный корабль *Conqueror*, корвет, клипер и две лодки, французский корвет *Dupleix* и пароход *Kien-Chan* и голландский корвет *Zoutman*. Адмиралов не было, и с нашим входом под флагом началась стрельба, несмотря на то, что давно было пора спустить флаги.

Вид города гораздо проще, чем в Нагасаки. Он совершенно европейский город, с японским кварталом; налево гора, на которой развиваются английский *Jack* и французский флаг, множество консульских флагов, как и в Нагасаки. Забавнее всего то, что во всех трёх открытых японских портах есть швейцарские консулы и даже есть дипломатический агент, тогда как судно под швейцарским флагом было бы смешно встретить. Это объясняется тем, что здесь множество подданных республики, и всякий беглый дьявол — непременно швейцарский республиканец. Хорошо, что в Европе есть хоть одна *Republica*...

Рейд составляет губа Иеддского залива, совершенно открытая ветрам из него, но не из океана, и не океанской зыби. По другую сторону губы лежит Канагава, теперь закрытый японский город.

Иокогама в двадцати милях от Иеддо. Город, как я сказал, совершенно европейский. Прекрасные дома, чистые большие улицы, множество хороших отелей, клубы, церкви, магазины — не чета нагасакским, а настоящие европейские магазины, в которых есть всё, и прочее. Вы приезжаете на скверной фуне без будки (сообщение с берегом плохо и далеко) к прекрасной каменной пристани и идёте прямо на площадь между европейским городом налево и японским — направо. На площади ряд шенков для военных и купеческих судов, которых тут больше, чем в Нагасаки: англичане, французы и голландцы стоят на станции здесь. На шенках вы читаете преинтересный надписи, вроде: «*Look here! London best half-and-half*» или «*All nations*», причём намалёваны флаги



всех наций, не исключая и нашего. А надо всеми широкий джентльмен держит шест с португальским флагом — извольте видеть: хозяин — португалец, или «looksee» — самое глупое слово англо-китайского лексикона. С площади поворачиваете на главную улицу. Тут англичане, американцы, французы, немцы — все раскинулись со своими услугами; тут и часовые мастера, и портные, и сапожники, и coiffeur (почему-то, не de Paris), словом, специалисты по всем частям. Нагасаки — это пол-юкогамской улицы в этом отношении. Англичане и французы расположились здесь, как у себя дома: у них тут батальоны, казармы, госпитали и прочее. Тротуары по сторонам улиц и по обеим, всё чисто...

Направо от площади — японский город. Главная улица, широчайшая и чистая, наполнена без пробелов японскими магазинами со всем, что Япония может выставить напоказ и продажу. Тут выбор лаковых вещей, черепахи, шёлку, чугуна, бронзы, кости с резьбой и инкрустацией, фарфора и прочего. Есть, действительно, замечательно хорошие вещи, но зато и стоят хорошо — 300, 400, 700, 1 000 бу и больше, берут без церемонии (разумеется, он спрашивает вдвое). Например, деревянные ящики, обделанные в кость или фарфор, или все черепаховые, вазы из великолепной бронзы (с серебром) и с мелкой работой, костяные ящики и колонки для перьев с резьбой или инкрустацией золотой краской, нитчки (пуговицы для носки «табакобонов» — кошельков с табаком и трубок) из кости или металла и прочее. Всё это занимает обе стороны огромной улицы. На лавках всегда английская или французская надпись.

По сторонам этой улицы идут другие (которых, впрочем, немного), и тоже кипит торговля, но уже не этакая выставка, а лубочная: волчки, ящики, корзинки, лубочные нитчки. Ба! Вот ещё интересное явление: целая шеренга бумажных золотых и красных нитцек. Жаль, что нельзя сказать публично их устройство, а главное, торгует или молодая мусуме (впрочем, с чёрными зубами. Замужняя японки чернят зубы и красят губы почти красной краской). Этих вещей я прежде не видал. Дальше — парк и чайные дома с театрами; вот, кстати, я обещался рассказать нечто очень интересное: в Июкогаме можно видеть сири-фури (танец) в полном разгаре. Вы входите в чайный дом в комнаты. Сперва представление — комедия, что ли, а потом подымаетесь наверх. На столах уселось человек двадцать геек с банджами и столько же мусуме, под звуки джон-нуки и прочего проделывают артикулы, а гейки дерут безбожно уши. Но вот она понемногу исчезают

(не гейки, разумеется, — те «нравственные») и являются назад продолжать игры уже не в таком виде, даже не в костюмах Евы, а ещё проще. Эти вещи ходят смотреть все из «curiosity», не исключая и «ladies». Да и в самом деле интересно. Поверите ли вы, что делаются такие вещи на белом свете, если сами не убедитесь собственными глазами!

Иокогама и Иеддо — это театр всех убийств, которыми запятнаны первые сношения Запада с Японией. В Нагасаки смело и безопасно можно сделать несколько шагов за город, а здесь необходим караул из японцев, отвечающий за вашу жизнь буквально животом. Европейские официальные лица и офицеры не иначе ездят за город или в Иеддо, как с караулом, иногда в четыреста человек конных, да и вообще по городу всё ещё ходят с револьверами. Всего опаснее встретить едущаго князя с огромной свитой; никто не имеет права ехать верхом, кроме оки-самураев, и те при встрече с даймио должны сходить с лошадей и припадать на землю; европейцы верхом, разумеется, не слезают, и это кровно обижает самолюбие князя. Самое лучшее: ехать скорее и на благородном расстоянии. Не всегда и с караулом ехать безопасно: встречается партия лонинов с корзинками на головах, ищущих своего врага-европейца, и караулы сжимаются, дают шпоры и летят во весь дух, и нельзя поручиться, чтоб, встретивши слишком сильную свиту даймио, — караул бы стал драться до последней капли. Теперь ещё, пожалуй, так. Убийство европейца есть вместе и смерть всего караула, а прежде боялись, чтоб он не разбежался. Одному ехать нельзя. Lenox Richardson с другим офицером и дамой попались таким образом, и Richardson был убит. Впрочем, это объясняли несколько иначе, где выходило, что он сам был виноват, и что его заметили в храме... недаром. Это тем вероятнее, что даму оставили в покое, а атаковали только обоих офицеров.

Иеддо и окрестности Иокогамы, если и интересны, то не настолько, чтоб отправиться туда с подобным конвоем и всеми удобствами поездки в роли арестанта. Адмирал и офицеры собрались идти в Иеддо на предложившей свои услуги английской лодке, но она не дошла, испортив машину, и поездка не удалась. Те, которые и были в Иеддо, рассказывали, что нужно туда ехать, чтоб иметь право сказать, что «я был в Иеддо», а больше не для чего — та же японщина, но в больших размерах. О'Сири — княжеский квартал — ещё интересен, но туда вас не пустят, и вы удовольствуетесь валами и канавами, его окружающими. Я не был там и, кажется, ничего не потерял. Ездили наши ещё в Камокуру, смотреть неимо-

верно большого бога (даи-бутс) (пятьдесят футов), но меня извините — я и там не был.

Стоянка на рейде была довольно плоха: худья погоды и скука, отчасти от худаго сообщения с берегом. Редко в ясный день виден был конус вулкана Фузи-яма (12 800 футов) — священной горы японцев, за шестьдесят миль, и то не ясно. Мы довольствовались таким же препровождением времени, как и везде: походим по магазинам, сыграем на бильярде, пообедаем, и домой, или вечером за карты. 26 апреля развели пары и пошли в океан для следования в Хакодате. Вечер был великолепен, и Фузи-яма величественно отпечаталась на огненном горизонте, но скоро всё это исчезло.

Переход был тих; иногда хороший ветерок, а чаще тихий или штиль; дуло со всех румбов. Подходя к Сангарскому проливу, встретили туман и с разведёнными парами должны были прокачаться ночь у входа. 1 мая, хотя и был туман, но подняли пары и пошли к входу; по временам прочищалось, и наконец открылся вход. Пополудни вошли в пролив и в пять часов вечера бросили якорь на хакодатском рейде. Там стоял «Богатырь». Рейд страшно набит японскими джонками, даже затрудняющими проезд на берег своими швартовами и буйками.

Хакодате лежит у подошвы невысокой горы, выдающейся в Сангарский пролив. Город совершенно японский. Здание нашего консульства с госпиталью и церковью (единственной христианской в Хакодате), здание английского консульства и несколько домов европейских купцов с двумя лавками, в которых почти ничего нет, в том числе и гостиница нашего Петра Алексеича — вот и все европейския здания. Да и то недавно часть нашего и английское консульство сгорели. На улицах японския лавки — ужасная дрянь, и ничего, кроме шёлку, и купить нельзя. За неимением пищи коммерции европейские купцы пренебрегают им, а японцы ведут больше дела с Матсмаем — большим городом на Иесо в Сангарском же проливе у выхода в Японское море. Всё, что здесь можно приобрести хорошаго — это меха, кажется, с прилегающих Курильских островов, и то почти исключительно морские бобры; но если они и дешевле здесь, чем в России, то немногим. Летом здесь в изобилии некоторые плоды и овощи: груши (японския), апельсины, виноград, огурцы, картофель, редька и прочее. Ими здесь снабжаются китобои, идущие на север. Стоянка прескучная и долгая, она была бы невыносима.

Гуляя вечером по улицам, можно увидеть преинтересную вещь — выставку женщин. Оне в шеренгах почти в каждом доме

с открытыми дверями, но с решеткой, сидят в полных парадных киримонах, и публика проходит мимо, останавливается у окон (или дверей — это всё равно) и смотрит. Это смотрение может иметь результаты. Не правда ли, у японцев самый современный практический взгляд на женщин? С хорошей точки зрения и не без комфорта.

Вследствие существования нашего консульства в Хакодате замечается некоторый русский элемент; знают рюмку водки с закуской пред обедом, курят сибирския папиросы и прочее. Да, пожалуй, и немудрено: доктор один — русский, священник один — русский, гостиница одна — русская, народу много русского и т. д.

Единственное развлечение в Хакодате, за неимением даже порядочного биллиарда, карты и верховая езда. Дороги для верховой езды очень порядочныя; можно съездить в Камиту, в Петергоф и прочее. Петергоф — это японский дом с угожьями, в котором можно делать пикники с гейками, и есть садик. Название дано ему, говорят, графом Муравьёвым-Амурским; так он и теперь ходит за Петергоф. Особенно хорошаго в окрестностях Хакодате, кроме отдыха, ничего нет. Вот, правда, здесь чаще, чем где-нибудь, можно видеть на кладбище похороны с сожжением тела. Я видел раз, как выбирали кости из пепла тела и бочки, только что сожжённой.

В Хакодате есть крепость у самага выдающагося мыса горы. В числе ея пушек — есть и наши русския, подаренныя японскому правительству с фрегата «Диана» после крушения в Симоде.

Без малейшаго сожаления, по крайней мере с моей стороны, оставили мы Хакодате 10 мая и вместе с «Богатырём» пошли в Японское море для следования к нашим родным берегам — во Владивосток.

### Сибирь

Выйдя в Японское море, мы вступили под паруса и, имея тихий *O* ветер, шли хорошо, но не долго. В первый же день ветер перешёл в *S* и вогнал в рифы. Переход вообще был не из порядочных: туманы, штили, редко хороший ветерок, и «Богатырь» два раза терял нас из виду. 14 мая при лёгком *SW* ветре увидали берег, то оказалась бухта св. Преображения. День был прекрасный, и мы лавировали под самым берегом, близко подходя к нему, с полной уверенностью, что корвет повернёт, ибо при ходе до семи узлов не было никакого волнения. «Богатырь», оказавшийся на

ветре, догнал нас и лёг под ветром. На другой день заштилело, но *SO* ветер опять установился, и, подойдя миль за тридцать до входа, развели пары. Вскоре прошли остров Скрыплева и вошли в Босфор — пролив между полуостровом Муравьёв-Амурский (выходящим в залив Петра Великого и образующим заливы Амурский и Уссурийский) и островом Казакевича, а вечером в шестом часу вошли в бухту Золотой Рог и бросили якорь у Владивостока.

Бухта Золотой Рог — на северном берегу Босфора, лежит на широте *N* 43°, долготе *O* 132°; эта великолепная, обширная и глубокая бухта закрыта от всех ветров и волнений. Это не рейд, не бухта — а громадная гавань. Если и дуют ветры, то это для того, чтоб кататься на шлюпках, а не думать о втором якорю. Берега ея, скалистые у входа, не очень высоки, и в некоторых местах растёт мелкий, редкий и сухой лес, решительно ни к чему не годный, кроме топлива. Обильная трава даёт великолепное пастбище для скота. По левому ея берегу расположен самый пост или город, если хотите. Общий вид его довольно печален: домики стоят разбросанно; единственные порядочные здания — это казармы и дом начальника порта. Несколько дальше в глубину рейда — артиллерийский пост с казармами, банями, флигелями и прочим, а между обоими постами по сторонам соединяющей тропинки стоит церковь и так называемая Гриденская казармы, выстроенная его командой в зимовку 1860 г. У обоих постов выстроены пристани, и не на козлах, а очень положительные. У артиллерийского поста — небольшая, а у города — большая и широкая, но ещё не конченная; она должна быть кончена скоро и даст возможность подходить к ней судам, сидящим тринадцать футов.

Всего зданий можно насчитать до пятидесяти; ни одно из них не обшито досками, и видно, что существуют они недолго. В казарме в посту помещается до сорока человек линейных солдат и в артиллерийских — до семидесяти. Полное народонаселение можно считать до ста пятидесяти человек, а частных поселенцев, не считая семейств солдат, говорят, всего пятнадцать, в том числе и два американских купца, содержащих по маленькой лавке с винами, напитками и разными товарами по части провизии и мелочей. Есть и русский купец, но один. В артиллерийском посту около казармы, тоже хорошаго здания, расположен сарай с несколькими полевыми пушками и принадлежностью. Всё это прибрано на месте и педантически чисто; по стенам — ряды пистолетов, хотя и допотопных, но целых и чистых. Пред домом начальника поста у самага берега лежит несколько крепостных и судовых орудий

большаго калибра, но без станков и в запущении; положительно, оне не имеют никакого смысла здесь.

Несколько ближе к выходу, пройдя пост, протекает маленький ручеёк, чрез который перекинута нечто вроде мостика — пара брёвен на козлах и дальше к песчаному берегу стоит ряд юрт, или фанз, занимаемых манзами — это китайцы, по всей вероятности, из ссыльных. Юрты эти выстроены не из брёвен, а из тоненьких сучьев и вымазаны снаружи землёй; внутри их непременно печка и страшный чад за неимением труб; по стенам юкола (сушёная рыба) и оружие — род винтовок, но длинные и толстыя с крошечным калибром.

Этих юрт, или фанз, огромное количество раскинуто поодиночке по всему берегу и внутри; в них живут по двое и по трое манз.

Пред юртами видите самих манз; это настоящие китайцы, но всегда грязные и часто обросшие волосами. Лица их кофейныя, глаза узкие и часто плутовские, волосы собраны в косу и намотаны в спираль, на ногах сапоги из каких-то шкур, и в руках непременно трубка, маленькая, но с предлинным чубуком. Это самый полезный народ здесь: они занимаются скотоводством и имеют огромныя стада пригоняемого из Кореи скота, очень хорошаго и недорогого (за тринадцать серебряных рублей можно было покупать быка на месте; здесь они стоили пятнадцать-шестнадцать долларов). Они же занимаются охотой; и иногда случается, убьют тигра, которые здесь иногда появляются и поныне, и рыбной ловлей. Они выезжают на своих крошечных шлюпках из долблённых толстых стволов и управляют на них двухлопастным коротким веслом или одним широким. Они же собирают морскую капусту, но для этого их здесь очень мало.

Место, где выстроены юрты манз, представляет великолепныя условия для адмиралтейства; здесь даже строилась маленькая шхуна «Находка» и бот «Сайфун». Так легко себе представить и эллинги, и механическое заведение, и склады лесу, что невольно задаёшь себе вопрос: «Когда здесь будет адмиралтейство»? Почва очень хороша, и многие полагают, что здесь легко сделать посевы рису даже, а не только хлеба, и не верится как-то, чтоб морозы, вовсе не жестокие здесь, мешали бы посевам. Овощи растут прекрасно, с Уссури даже привозят виноград.

Золотой Рог представляет великолепныя условия для хорошаго приморскаго порта: неподалеку есть великолепныя строевыя леса, для подвозки которых необходимо паровое судно, котораго здесь нет ещё (и для перевозки довольно, впрочем, большаго пло-

та брёвен посылался «Богатырь»), сообщение с Амуром и Николаевском может быть устроено по Уссури, почва даёт возможность существования без подвозов с моря, бухта очищается ото льдов скорее большинства из замерзающих бухт этого берега и вмещает огромное количество судов, и наконец, может (когда понадобится) быть с моря великолепно укреплена ничтожными средствами. Остров Скрыплева, довольно высокий, поместился между двумя высокими крутыми берегами, и всё это — в особенности самый вход в бухту — так и просится под бастионы. Правда, он может быть осаждён с сухаго пути, но ведь на то он и должен быть городом, достойным иметь несколько войска, или, по крайней мере, способный содержать его, если перевезут.

Lindau, описывая Владивосток, толкует об каких-то золотых россыпях, об которых здесь нет ни слуху ни духу. В Посьете (шестьдесят миль южнее) есть каменноугольные копи, но здесь и этаго нет (то есть в самом Владивостоке; копи есть дальше, но не обрабатываются), но, говоря, что эта одна из бухт, подающих надежды на будущность, он совершенно прав, и если было бы устроено порядочное сообщение с Уссури (что очень трудно при болотистой почве), то это будущее было бы не так далеко, как оно кажется.

Владивосток присоединён к нашим владениям Айгунским трактатом в 1858 г. и начал заселяться в 1860 г., следовательно, его существование только что начинается, и хотя сделано ещё очень мало, но этому виновата никак не местность и не условия бухты, а непредприимчивость русских же. Досадно видеть двух американских купцов на одного русского там, где нужно пятерых русских на одного иностранца.

Бухта открыта англичанами раньше нас и названа «Порт-Мей».

Во время стоянки погоды были хорошия, температура не была ниже 10 °R. Приходило и судно под гамбургским флагом, но это здесь ещё большая редкость.

Что прикажете делать на берегу в этих печальных местах без пристанища? На берег нельзя не ехать. Бросьте вы якорь хоть у голаго камня, где-нибудь в захолустье земнаго шара, и всё-таки поедут на берег, охотники найдутся; а чем это кончается? Обходят всё кругом, «повалются на травке», а потом приищут удобное место, усядутся кругом стола, а нет — так просто сухаго корня, посмотрят друг на друга, улыбнутся, и кто-нибудь отправится в карман за вечным развлечением, и жаркая битва на зелёном или сером поле воодушевляет победителя, а побеждённые, повесив носы, горько сетуют на поворот фортуны... Не здесь ли начало

многих, едва заметных неудовольствий, но имеющих сильное влияние на кают-компанию?

*Я это потому пишу  
Что уже давно я не грешу.*

25 мая снялись с «Богатырём» и пошли в залив св. Ольги, лежащий 40' выше. Выйдя в залив Петра Великого, вступили под паруса и пользовались всё время *NO* и *SW* маловетриями, иногда устанавливавшимися в тихий ветер; большею частью были штили, и эти двести миль мы делали до 28 мая.

В пятнадцати милях от входа развели пары и только успели дать ход, как «Богатырь» сигналом показал, что у него сломался вал. Адмирал приказал вступить под паруса и следовать в залив, но скоро мы подошли к корвету и взяли его на буксир. Пополудни бросили якорь в заливе св. Ольги.

Залив очень обширен и глубок, но открыт *SO* ветрам и океанской зыби, почему на нём стоянку нельзя назвать особенно хорошей. Вход в залив даёт возможность укрепить его, но не так, как во Владивостоке, и не такими незначительными средствами. Берега довольно высоки и лишены растительности, кроме самага мелкого леса. По западному берегу видна мелкая песчаная полоса с мелким лесом — тут устье реки Аввакума — судоходной довольно далеко; даже говорили, что судно, сидящее девять футов, подымается достаточно высоко. На север виден узенький пролив, соединяющий залив с Тихою пристанью. Это совершенное озеро: вода его вечно гладка, только изредка порывы с гор разводят лёгонькое волнение. Судно, сидящее двадцать два фута, может пройти туда и встать на якорь довольно близко к берегу. Мы пришли ненадолго и не вошли туда.

На левом берегу Тихой пристани расположен пост. Тут устроена пристань довольно хорошая, у которой стоит несколько сараев и магазин с провиантом; несколько старых шлюпок, уже отслуживших свой век, доказывают, что здесь есть претензии на порт. Недалеко от пристани стоит блокшиф транспорта «Байкал». Немного поднявшись от пристани — самый пост: несколько домиков и казарма для нескольких человек матрос. Есть тут даже обшитые досками и даже с крашенными крышами, и церковь, такая же, как в Владивостоке: дом, в котором всё внутреннее устройство основано на крашеной парусине. Версты две от поста — деревня в тридцать дворов и душ сто. Это уже поселенцы, а не солдаты; тут у них и скот, и огороды, и маленькие посевы (несколько дальше есть хорошие посевы) и прочее. Почва, говорят, очень хороша,



и полагают, что надо только перестать правительству заботиться о поселенцах, и они сами заживут своими трудами не хуже. Для скота пастбище отличное, и, говорят, круглый год. Зима не слишком сурова — ниже  $20^{\circ}\text{R}$  не опускается. Иностранцев и лавок нет; это, должно быть, конкуренция Владивостока отбивает охоту. Манзы и здесь пользуются всем больше русских и зажиточнее. Они же занимаются пушным промыслом, но здешние соболи выходят кошки в сравнении с камчатскими, и ничего не стоят. Зато они и дешевле гораздо: можно купить за три-четыре доллара шкуру — это хорошие по-здешнему.

Вверх по Аввакуму такое же селение, но никто не попал туда за неимением времени. Почему-то здешние поселенцы очень любят Ольгу и охотнее селятся здесь, чем где-нибудь. Видно, не даром: русский человек всё помалчивает да жалуется, а на ус-таки, кажется, мотает.

Для устройства военного порта тут есть важный недостаток в отсутствии поблизости строевого леса, да и устройство эллингов было бы далеко не так легко, как во Владивостоке. Берега довольно круто поднимаются, и нельзя найти место, которое бы сама природа приготовила под настилку.

Ольга присоединена к нашим владениям тем же Айгунским трактатом и открыта раньше нас англичанами и названа «Порт Сеймур».

Во время стоянки были скверные погоды, между тем как ими здесь хвастают; туманов немного было, и температура не опускалась ниже  $+8^{\circ}\text{R}$ .

4 июня при густом тумане, имея «Богатырь» на буксире, мы снялись с якоря и пошли в Императорскую гавань, а «Богатырь» — прямо в Де-Кастри для починки вала в порту Николаевска.

Выйдя из залива, отдали буксиры и при *S* ветре вступили под паруса. На переходе имели переменные *NO* и *SW* ветры и штили. 8 июня развели пары; был туман, и мы сперва забралась в соседнюю южную бухту, но тотчас вышли и вечером вошли в Императорскую гавань и бросили якорь в Константиновской бухте у поста.

Императорская гавань — одна из величайших и лучших рейдов земного шара, лежит под  $49^{\circ}$  с. ш. и вследствие этого теряет всякое значение. Это — огромный широкий залив с множеством широких же бухт, защищённый от всех ветров и волнений до того, что шторм в море производит только порывы здесь, на которые не нужно обращать большого внимания. Это царство вечных штилей. Высокие берега его, загромождённые всюду, насколько

может достигнуть кругом его взор человека, огромным хвойным строевым лесом, часто непроходимым. Лучшая из бухт — это Константиновская, или Паллада. В ней расположен и пост. Он состоит из четырех домов: офицерского флигеля, наполовину не конченного (в шесть лет; вот это «statu quo!»), в котором живёт начальник поста — фельдшер с женой, казармы, в которой помещаются семь человек солдат с унтер-офицером, бани и ещё дома без крыши и окон, который кто-то начал и уже едва ли кто станет оканчивать. В воду выходит животрепещущая пристань на козлах из сучьев, которая всегда ломалась, когда свозили команду, и снова поправлялась; около нея ключ с превосходной водой. Говоря всё это, я бы мог выписать слова г. Вышеславцова без прибавления. В самом деле, шесть лет прошло, и хоть бы флигель окончили! Недалеко от поста деревянные кресты кладбища, на котором и мы оставили одного матроса — Богомолова, умершего 16 июня. Ещё видны и остатки старого поста, уничтоженного в 1854 г. английским корветом *Baracoutta* (англичане видели залив после нас и назвали Баракутта Бай). У него же и могила фрегата «Паллада». Мы ни разу не видели ни одного абриса ея мачт, но, говорят, в очень ясный день он иногда виден.

Императорская гавань не способна ничего произвести и существовать самостоятельно не может. Восьмимесячная зима со страшными (до минус сорока) морозами и льдом отнимает всякую надежду на будущее. Всё, чем она богата, — это лес и лёд. Это, пожалуй, ещё может иметь значение: лес великолепный, остаётся только ждать средств к обделыванию, и имел бы сбыт в Китае и Японии, если б кто-нибудь принялся за это дело. Говорят, были опыты вывозить его, но не повторялись.

Таким образом, есть надежда, что гавань останется долго ещё мёртвым капиталом, но, конечно, всё меняется на белом свете: ведь и в Петербурге лёд стоит шесть месяцев!

С приходом какого-нибудь судна сюда является множество гиляков, редко показывающихся в обыкновенное время. Они снуют по гавани в своих долблёных шлюпках — чисто душегубках — и гребут байдарочным веслом; у них можно покупать соболи, лисицы, рыбу и прочее на деньги и товары. Мы видели их много в казарме; их причисляют к племени гиляков-орочи. Физиономии их круглыя, безбородыя, одутловатыя и какого-то смуглаго маслянистаго цвета. В ушах их кольца, волосы собираются в пучок, костюм — кафтан не длинный, большею частью из кож, на ногах высочайшие торбасы — сапоги из шкур. Между ними трудно

отличить мужчину от женщины; надо привычку, чтоб прямо сказать, к какому полу принадлежит какой-нибудь из этих гиляков. Народ этот, говорят, очень честен и религиозен; религия их наполнена разными шаманскими обрядами. Рождение, свадьба, похороны и прочее сопровождаются жертвоприношениями и пирами. Они питают уважение к русским, но здесь мало знают русский язык. Кроме пушного и рыбного промысла, они собирают жень-жень — род драгоценного лекарственного растения.

Стоянка наша, несмотря на хорошия погоды, была, как можете себе представить, невесёлая. Мы развооружались для пересмотра и тяги такелажа, тимберовались (ремонтировали корпус. — *Ред.*), красились и прочее. В конце стоянки занимались стрельбою в цель с корвета и барказов и рубили лес для запаснаго рангоута. Должно быть, приятно здесь прозимовать при сорокаградусном морозе! Положительно, делать нечего и даже гулять негде, хоть есть маленькия тропинки; а простояли долго...

23 июня под парами снялись с якоря для следования на Сахалин в Дуэ за углём. На другой день был туман. Мы должны уже были быть близко к берегу и бросили якорь. Вскоре прочистилось, и мы оказались в миле от него; снялись и к полдню встали на якорь у селения (под 51° с. ш.). Это даже не рейд, а открытое море; стоянка здесь даже опасна: чуть задувает *NW* и свежеет — нужно сниматься и уходить в море, чтоб не быть выброшенным на берег. Был штиль, и мы тотчас принялись за нагрузку угля.

Селение состоит домов из двадцати, в которых помещается полтораста рабочих и ссыльных. Богатые угольные копи снабжают всю Сибирскую флотилию углём и могут снабжать ещё вдвое столько. Для нагрузки устроена хорошая пристань с ящиками, из которых прямо сыплют уголь в шаланды по первому востребованию; остаётся прибуксировать и выгрузить. Я едва успел посмотреть на глубокия галереи, врезанныя в горы; идти внутрь было некогда. У пристани — огромный сарай, полный готоваго угля — мелкаго, правда, но, тем не менее, очень порядочнаго. Есть склады и очень крупнаго угля, но меньшия. Крупным, впрочем, не нагрудиться — он очень хрупок.

При такой обстановке рейда понятно, почему этот уголь не имеет вывоза; кто сунется грузиться с риском потерять судно? Если бы была сделана мола, или, по крайней мере, буи на мёртвых якорях, пожалуй бы, стали ходить сюда, тем более, что уголь в Китае и Японии — английский, разумеется, очень дорог, а японский — ужасная дрянь.

На горе у селения есть маяк. Место это более всего посещается судами Сибирской флотилии, для нагрузки углём. Здесь много гиляков приезжает с Амура охотиться — летом на лодках, зимой — на собаках. Растительность довольно хороша; овощи все прекрасно растут и в изобилии.

Мы даже не прекращали паров, и вечером того же дня подняли их и снялись с якоря. Утром 25-го с разсветом увидели Клостеркамп — мыс с маяком у входа в залив Де-Кастри, и в шесть часов утра бросили якорь в заливе. Там стоял «Богатырь» и два купеческих судна.

Де-Кастри лежит в широте  $N 51,5^\circ$ , долготе  $O 141^\circ$  в ста сорока милях от Николаевска на устье Амура. Это — огромная бухта, неглубокая, правда (четыре-шесть сажений). Теперь она — самая оживлённая из всех бухт по берегу Восточной Сибири вследствие близости Николаевска — центра, в который стянуты все силы края. Без этого это было бы самое скучное и пустое место, какое себе представить можно; да и теперь оно довольно скучно. Сюда приходят все купеческие суда, фрахтуемые правительством с мукой и военными принадлежностями для края и с товарами для николаевского купечества. У входа в залив лежат острова Южный и Устричный, получивший своё название от изобилия устриц, которыми он снабжает Николаевск, а посередине отделяется самый рейд островами Обсерватории и Базальтовым. Она открыта восточным ветрам, разводящим иногда большое волнение, хоть и небольшая глубина, но летом стоянка довольно спокойна, хотя неудобство есть в том, что приходится стоять довольно далеко от берега; осенью же при свежих *NO* ветрах стоянка очень нехороша.

Александровский пост, расположенный на противоположном к входу берегу, состоит из нескольких зданий (около двадцати), магазинов, небольшой казармы для солдат, занимающихся выгрузкой казённых грузов с судов, и бани. Народонаселение почти исключительно солдаты, около двухсот. Есть и несколько поселенцев, и лавка купца — американского немца, довольно большая, хоть и небогатая, но занимающая самое лучшее и видное место в посту — отдельно у так называемой Лаперузовой арки, образовавшейся из скалы довольно высокого в этом месте берега. У поста довольно хорошая пристань, где разгружаются барки с грузом с судов, и другая у Лаперузовой арки — скорее, высокая лестница. По улице поста сделаны мостки — дрянные и уже старые. Около поста дом телеграфной станции — линии от Де-Кастри

до Николаевска, уже оконченной. Берега залива и острова не лишены растительности; везде лес, небольшой, но сплошной, и далеко не те сухие разбросанные деревца, которые мы видели во Владивостоке. Прекрасная трава даёт хороший корм скоту, который здесь, впрочем, не в изобилии и очень дорог. На острове Обсерватории устроена пристань, на которой было положено множество цепей и якорей и впоследствии были выгружены ядра с пришедшего с ними судна из Кронштадта. На острове был склад дуйскаго угля, но небольшой. Залив можно прекрасно укрепить: Устричный остров, как приёмный, может иметь великолепную батарею, а самый вход легко укрепить на островах Обсерватории и Базальтовом, и укрепление будет очень действительно.

В прошлую войну (Крымскую. — *Ред.*) он был театром истории довольно... забавной. Английский коммодор Элиот, отряженный адмиралом Stirling атаковать наши порта, увидев наши суда в заливе, подошёл к входу, но боялся войти, так как убедился, что наши суда вовсе не были намерены сдаться ему, а подняли флаги на всех брам-стенях; сделался туман, и суда ускользнули проходом между Обсерваторией и Базальтовым, которого существование коммодор не знал, и потому не караулил. В это же время американская шкуна с частью команды погибшей «Дианы» прошла у него борт о борт и исчезла к Лазареву мысу, где стояли и суда, и там к несчастью встала на мель, хотя это и не имело значения в дальнейшей атаке коммодора. Потом, подозревая какая-то батарея на Обсерватории, он занимался долго невинной канонадой по деревьям...

Де-Кастри имеет постоянное сообщение с Николаевском чрез озеро Кизи, к которому есть просека, хотя и болотистая до сих пор. По озеру надо пройти на лодке до Мариинска — большого селения, а оттуда по Амуру, летом на пароходе, а зимой — на собаках.

Я сказал, что она самая оживлённая (судами только) из бухт этого берега, но не надо полагать, что приходящие суда можно считать десятками: шесть-семь судов — это хорошо. Было, впрочем, раз в нашу долгую стоянку одиннадцать судов, но тут все: и нас двое, и Сибирской флотилии, и семь купцов.

Сперва мы встали между островами Базальтовым и Обсерваторией, но за мелкотою 29 июня под парами перешли на другое место, по другую сторону Обсерватории у входа на рейд. Мы селись в малую воду до двух футов в грунт, очень, впрочем, мягкий, и, переходя, тоже уселись, и плотно, но, выждав воды, снялись

верпами (заводкой и подтягиванием специального якоря. — *Ред.*) и машиной.

26 июня пришла лодка «Морж», на которой адмирал и первая половина офицеров отправились в Николаевск, а 4 июля — шкуна «Сахалин», на которой отправился и я, — 8-го. Плавание по Амурскому лиману, по страшно извилистому и узкому фарватеру, хотя и обставленному во всех бесчисленных изгибах своих створными знаками на берегу, очень затруднительно. Редкое купеческое судно под парусами проходит его, не вставши на мель несколько раз. Чуть маленький туман, и пароходы, уже несколько лет бороздящие воды лимана, не дерзают идти дальше и становятся на якорь. Самое мелкое место лимана — бар Амура — четырнадцать футов. Пройдя немного, мы бросили якорь на ночь. На другой день подняли пары и при довольно свежем ветре снялись с якоря, но вскоре встали на мель. Сделался лёгкий туман, и мы простояли весь день. Купец под прусским флагом летел попутным ветром, кажется, на отчаянную, и прямо на мель. Он бы так плотно уселся, как только судно способно усаживаться, если б не знаки со шкуны заставили его привести и бросить якорь. На другой день прояснило. Мы снялись, и купец пошёл в кильватер, но скоро заштилело, и он встал на мель. Вот мы проходим острова, на которых можно поставить батарею прямо в упор всякому судну, которое бы вздумало сунуться сюда. Мы уже подходили к устью, но войти не могли, ибо уже было поздно. Несколько шлюпок с гиляками пристали на ходу к шкуне и продавали диких гусей и рыбу. «Что стоит гусь?» — спрашивают со шкуны. «Одна бумажка», — отвечает гиляк. Они уже, значит, вникли в «бумажку», но это только здесь...

На другой день, 11 июля, утром пошли дальше. Вот и Амур — тот самый величественный Амур, которым теперь занимается много умов, та самая «Чёрная река», которая уже имеет очень древнюю историю («Очерки» г. Вышеславцова).

Первые понятия о существовании Амура получили из русских томские казаки в 1636 г.; тунгусы рассказывали им много чудес про нею и ея богатых жителей. Василий Поярков, посланный якутским воеводою Головиным (1643 г.), спустился по Амуру, осмотрел ея притоки, собрал ясак и вернулся в 1646 г. с убеждением о лёгкой возможности завоевать край. За ним последовал Ерофей Хабаров (в честь котораго теперь на Амуре небольшой городок назван Хабаровкой) и тоже собрал ясак. Начались переселения, и на втором походе Хабаров уже сражался с китайцами и силой

шёл вперёд. Китайцы начали противодействовать распространению поселения и осадили Камарский острог. В 1655 г. назначен был Пашков начальником экспедиции на Амур, который основал Нерчинск и Албазинский острог. Пошла страшная путаница; из Москвы послан был Спафари для определения границы, но он это сделал не совсем, и по трактату с китайцами русские должны были прекратить распространение своего владычества на Амуре, но Албазин достраивался, и никто не обращал внимания на трактат. Китайцы осадили его в 1685 г. и разорили; пошла бы ужасная чепуха, если б не послали в 1689 г. окольного Головина заключить Нерчинский трактат, по которому Амур оставался в руках китайцев. Но русские не забыли его, и в 1854 г., во время последней войны, генерал Муравьёв повёл экспедицию на Амур, следствием которой было безпрепятственное основание поселений по Амуру и занятие части восточного берега по Татарскому проливу и, наконец, Айгунский трактат, заключённый им в 1858 г., не только давший нам левый берег Амура и утвердивший наше владычество по всей реке, но и подаривший большое прибрежное пространство до притока Уссури и на юг до залива Посьета (широта  $N 42,5^\circ$ , долгота  $O 131^\circ$ ). Этот трактат, однако, не понравился Его Небесному Величеству, и заключивший его губернатор Айгуна поплатился головой.

Таким образом, без понесения больших трудов и издержек мы приобрели множество прекрасных бухт, могущих быть укрепленными приморскими гаванями, и реку, соединяющую Центральную Сибирь с Тихим океаном. В следующем (1859) году назначена и граница на Сахалине — острове богатом, и таким образом утвердилось наше значение при будущем развитии торговли Японии и Китая.

Правый берег реки высок и покрыт лесом, на низменном левом расположен Николаевск. Вид его с устья очень красив: он смотрится довольно большим и достроенным городом. В самом же деле Николаевск, как известно, невелик и далеко не красив. Он имеет до пяти тысяч жителей и состоит из нескольких улиц, из которых только главная, параллельная реке, и ещё одна очищены от пней и чисты. Улицы есть с названиями и без названий, зато есть и названия без улиц; прекрасный лес, бывший на месте нынешнего города, весь вырублен и ждёт зданий для улиц, уже существующих на плане. Здания главной улицы довольно порядочны: губернаторский дом (не из первых, впрочем) с палисадом, два двухэтажных клуба — новый и старый, несколько хороших двухэтажных

домов американских купцов, публичный сад, довольно большой и чистый около старого клуба, и пятиглавый собор украшают её. По обе стороны улицы мостки. По ней перекинутый чрез канаву мост делит город на две части: Тербиловку — самый город и Мокриловку — в которой дома хуже, и уже не живут аристократы города. По ней же множество магазинов, большею частью иностранцев, и лавок. В магазинах можно достать если не всё, то почти всё, и бывают месяцы, когда они снабжают город всем, что необходимо, но бывает и так, что не только табаку и офицерских вещей нет, но и в провизии чувствуется недостаток, и тогда не запасшимся заблаговременно приходится плохо. В «лавках» можно выпить и закусить — это уже исключительно русские заведения. Холостая публика города спасается в клубе — хорошем двухэтажном здании. В нём столовая и бильярдная — насмешка над словом «клуб» или «благородное собрание», зато комнаты для чтения, в которых можно найти почти все русские и иностранные журналы, хоть и немножко поздним числом, и танцев великолепны, даже роскошны для Николаевска. Всё достаётся, если и порядочное, то безбожно дорого; вообще деньги немного стоят здесь. В здании старого клуба есть библиотека с четырьмя тысячами томов и несколько квартир; в публичном саду по праздникам играет большой, но дурно сыгранный хор музыки. Остальные улицы полны пней, и здания их хуже.

По главной улице идёт ряд железных телеграфных столбов. Линия до Хабаровки (в тысяче вёрст вверх по реке) окончена, а от Хабаровки до Иркутска имеет быть окончена в три или четыре года, и тогда Николаевск будет соединён с Петербургом. Остаётся только ждать железной дороги до Нижнего Новгорода, дела, может быть, осуществимаго, но покамест принадлежащаго к области воздушных замков, и тогда большая часть жизни Тихаго океана, начинающего входить в своё значение, переберётся к болотистым, мрачным берегам Восточной Сибири.

Осмотр самага города производит вообще приятное впечатление. Тут много роднаго: и вывески на русском языке, которых мы давненько не видали, и самовары у каждого окна, и лавочки вроде наших «распивочно и на вынос». Встречаются и мужики, проживающие здесь в ссылке большею частью, и нередко с клеймом (их здесь называют варнаками). Вместе с тем, напоминает и тяжёлое впечатление Кронштадта: тут и штаб с сигнальной мачтой, снуют военные пароходы и шлюпки, тут и адмиралтейство. Адмиралтейство — это самое замечательное явление в Николаев-



ске. Если самый город и не очень быстро идёт вперед, то адмиралтейство растёт по часам и даёт надежду на очень неотдалённое значение для всего края. Судя по тому, что прежде говорилось и писалось, мы никак не могли ждать таких гигантских успехов. В нескольких зданиях помещены очень порядочное механическое заведение, литейная, слесарная, пыльная, прекрасная столярная, в которой, как говорили, могли сделать в день оконных рам на весь город, паровая пожарная помпа, педантически чистая, в отдельном очень хорошем доме, шлюпочная и эллинги — всё это в таком состоянии, что, пожалуй, не будет смешно сравнивать его с лучшими после Сан-Франциско адмиралтействами в Тихом океане. С адмиралтействами в таких прекрасных городах, как Каллао, Гонгконг, Шангай и прочих, Николаевский порт ещё может поспорить. На одном из эллингов строилась лодка «Нерпа», одних размеров с «Моржом», на другом чинилась винтовая шкуна «Восток». По берегу — батарея с огромным складом артиллерийских принадлежностей. Не менее богаты склады адмиралтейских принадлежностей, якорей, канатов и прочего. В механическом заведении чинился вал «Богатыря»; работа везде кипит. У самого берега строится огромное двухэтажное здание, имеющее целью соединить расположенные во многих местах части порта. Надо только жалеть, что необходимость заставила устроить этот порт в Николаевске, куда далеко не всякое судно может войти для починок; хорошо бы ему быть во Владивостоке, если б и там не было важного недостатка для порта — недостатка воды.

А всё-таки выбор порта, в который бы стекалось всё изнутри и извне и откуда для первого начала поддерживались бы остальные порты — сделан великолепно. В самом деле, какое было главное условие, без которого нельзя было бы начинать строить порт в то время, когда началась жизнь Приморской области? Не правда ли, безопасность. А найдите мне по всему берегу (так и хочется сказать по всему свету) место, более безопасное Николаевска, и тогда я соглашусь с теми, которые не оправдывают этот выбор. Разумеется, нельзя сравнивать удобства Николаевска с каким-нибудь Владивостоком или Ольгой: и климат с его безбожными пургами или снеговыми штормами, засыпающими чуть ли не весь город и прекращающими сообщение между домами, и холодные долгие зимы и льды, и лиман и всё — так и отталкивает от Николаевска, а во Владивосток и все суда входят, и зима короче и сноснее, и более условий для адмиралтейства, а всё-таки покамест Николаевск — самое лучшее место. Время, меняющее всё, переменит и это, но

тогда, когда средства края, его заселение и развитие покажут верное и лучшее место для центра. Впрочем, что вдаваться в рассуждения о будущем — оно всё-таки останется будущим. Если б я был специалист в политической экономии, может быть, я и сказал что-нибудь новое, а то только слегка познакомишься с местом, а уже так и хочется пророчить, так и кажется, что порох выдумашь. Это уж такое свойства восточного берега Сибири.

У больших хороших пристаней стоят военные и частные речные пароходы; они все мелкосидящие и держат сообщение со всеми селениями вверх по реке. Между этими пароходами, большей частью американской постройки, вроде тех, которые в безчисленном множестве шумят в Гудзоне, есть и очень хорошие, например, стосильный пароход «Константин». Их насчитывают до восемнадцати казённых и четыре частных. Собственно, Сибирская флотилия (то есть морские суда) состоит из следующих судов: пароход «Америка» (сто сорок сил), отличный сильный буксирный пароход, лодка «Морж» (восемьдесят сил); большие транспорты «Японец» (триста сил) и «Манчжур» (сто шестьдесят сил) — оба очень плохие морские суда и не выполняющие ни одного из своих условий; паровые шкуны «Сахалин» и «Восток» (по сорок сил) — великолепные морские суда и выполняющие своё назначение великолепно. «Сахалин», например, берёт столько же груза, сколько и «Японец», а на сумму, заплаченную за «Японец», можно было выстроить четыре «Сахалина». Кроме этого, парусные шкуны «Фарватер» и «Пурга» (в Камчатке) и имеют ещё прибить лодка «Соболь» и шкуна «Алеут». Мы видели их всех; они вели довольно частое сообщение с Де-Кастри, откуда и куда некоторые из них буксировали купеческие суда с казённым грузом. В Николаевске стоял ещё транспорт «Гиляк», занимающийся перевозкой грузов из России в Николаевск.

Кстати, о грузах. Амурская компания, от которой ждали так много, пришла в разрушение и почти лопнула совсем. Причиной падения компании было неправильное распределение капиталов и неумение взяться за дело. В выходящей в Николаевске газете «Восточное Поморье» можно прочесть о ней много. Она привозила товары и вместо дела — предметы роскоши, пароходы ея, бывшие в неограниченном распоряжении каких-то прикащиков, потеряли всякое доверие публики как пассажирские. Посмотрите, как иностранцы пользуются случаем «make money» и находят золотые россыпи в Амуре; они, пожалуй, тоже не привозят в изобилии всего нужного, зато уж бьют наверняка. Узнав слабость рус-

скаго народа, они фрахтуют целые суда спиртом и привозят в Николаевск. Он приходит в негодование. «Неужели не могут привезти ничего порядочного, кроме вина», — говорит он, и... осушает всё до дна. И разве можно их обвинять за это? Какое им дело до того, что в Николаевске будут пить слишком много; разошёлся бы товар, а там хоть трава не расти. Вино расходуется лучше всего — значит, давай вина. Но они не забывают и остальных нужд города.

Разсказывали, что когда первые иностранцы поселились здесь, рабочие руки для построек им зданий под магазины были страшно дороги, а именно: подённая плата — шесть рублей. Какой-то янки завладел монополией в продаже спирта и по этому приятному случаю назначил цену бутылке восемнадцать рублей и не ошибся: эти же дорогие рабочие, выручив трёхдневную плату, покупали бутылку, и таким образом обращали подённую плату в стакан водки. Вот какия вещи могли (в прошедшем) делаться в Николаевске!

Около Николаевска есть ферма — домик с парком, в который загородная прогулка очень приятна. Туда ходят отдохнуть в жаркий день и выпить молока или пива. Около нея виднеется на берегу реки кирпичный завод, уже делающий кирпичи, и, может быть, скоро увидим каменные здания там, где теперь их даже как-то странно себе представить. По другую сторону города, то есть к устью верстах в четырёх, лежит селение Чныррах с казармами и строящейся сильной батареей.

Гуляя по улицам, большею частью встречаются люди служащие — офицер, чиновник, иногда купец. Служащие составляют здесь главное общество. Я пробыл в Николаевске два дня, и не знаю, насколько это справедливо, но говорят, что он может получить известность, и даже громкую, по части сплетен и пересуд. Попадитесь только в какое-нибудь семейство, где есть молодая «барышня», и уже всё кончено: вас записывают в женихи и даже поздравляют.

Что же я должен сказать в общее заключение о настоящем — несмотря ни на шаг вперёд — о всех наших портах на берегу Сибири? Если я говорил, что Александрия, Анаполис, Гамильтон не из хороших городов, то про всё это остаётся только сказать, что они-таки порядочныя трущобы, но разница в том, что они движутся вперёд, и каждый шаг замечается, а те — идут себе незамеченными и вверх, и вниз...

Я явился в Де-Кастри на корвет 14 июля на пароходе «Америка», буксировавшем «Гиляк» с восьмидесятью переселенцами,

которых он должен был доставить во Владивосток. На другой день его выбуксировали в море. Через пять дней он вернулся за болезнью переселенцев от встреченных дурных погод. 1 августа мы развели пары и выбуксировали его за тридцать миль от залива, так как на рейде, кроме нас и «Богатыря» с его сломанным валом, пароходов не случилось. 6 августа вошёл пароход «Америка» под флагом командира Сибирской флотилии и портов Восточного океана контр-адмирала Казакевича. На нём вернулся и адмирал. 10 августа приняли семьдесят человек солдат для отвоза в Кусунай на Сахалине и 11-го развели пары и снялись с якоря. «Богатырь» остался ждать своего вала.

Был штиль, и на другой день утром в девять часов бросили якорь у поста. Это — тоже открытое море, как и Дуэ, а потому мы тотчас спустили все шлюпки и начали выгружаться — ходом, как говорят. Быки, собаки, багаж, мука, крупа — всё это так и сыпалось и, пользуясь штилем и отсутствием всякого прибора, мы кончили всю разгрузку к часу пополудни. Какой-нибудь японец сгружался бы, по крайней мере, двое суток.

Кусунай (широта  $N 48^\circ$ , долгота  $O 142^\circ$ ) — пограничный пост по трактату, заключённому с Японией графом Муравьевым-Амурским в 1859 г. Он стоит на маленькой речке и состоит из одного порядочного дома и нескольких изб на речке, не видных с рейда. Недалеко виден японский пост. Какая-то джонка с чиновниками пристала к корвету узнать, что за судно, откуда оно и прочее. Были между ними и айны — туземцы, отличающиеся от японцев типом и, говорят, строением черепа. Они смуглы, носят длинные волосы и часто бороду. Мы не успели даже посмотреть хорошенько на них — работа кипела, и в три часа, вымывшись, мы подняли пары и вышли для следования в Хакодате. Утром на другой день вступили под паруса и имели штили и тихие ветра *SW* и *NO* четвертей; 18-го пополудни задул *ONO*, шедший чрез *N* в *NW* четверть, до того свежий, что при марселях в один риф мы шли девять узлов. 19-го, уже войдя в Сангарский пролив, развели пары в двадцати милях от входа и вечером бросили якорь на хакодатском рейде.

Стоянка ознаменовалась не совсем приятным происшествием: 30 августа, в день тезоименитства Его Величества, публика поехала в Петергоф на пикник вместе с «богатырскими», пришедшими 26 августа. Барометр начал падать замечательно быстро: иногда по пятнадцать сотых в час и даже раз одиннадцать сотых в полчаса. Был штиль и прекрасная погода; духоты осо-

бенной не чувствовалось, но мы ждали чего-то с твёрдым убеждением, что дождёмся. Я готов был держать какое угодно пари, что будет шторм. В три часа задул южный ветер со свежими порывами, и скоро разразился ураган. Верхушки волн срывало и носило по всему рейду, как пыль; в городе летали камни с крыш. Ветер отчаянно свистал, и мы спустили брам-стенги, бросили другой якорь, вытравили больше ста сажень канату и развели пары. Спустивши фор-брам-рею, один сезень у верхняго нока развязался, и маленький уголок паруса наполнился. Прихваченный нок немедленно сломало, и рея упала на палубу, но благополучно. Дождевые плащи рвало на полосы. «Богатырь» оказался впереди нас, и пока пары не были готовы, его дрейфовало, и он угодил нам сломать ус. Купцов всех снесло с якорей и двух на мель, так что их поставило боком и качало не хуже, чем на хорошем волнении в море. Послали шлюпку за адмиралом и капитаном, и она выгребла прямо против урагана. К утру на другой день стихло. 2 сентября пришёл пароход «Америка» и 3-го — «Гиляк».

8-го мы развели пары и пошли в Нагасаки с «Богатырём» вместе. По выходе в Японское море имели переменные ветра и иногда хорошие от *O*, дававшие до одиннадцати узлов. 10 сентября задул *S*; мы развели пары. 11-го утром в три часа было темно, и «Богатырь», шедший впереди, двумя пушками и фальшфейером сделал сигнал, что курс ведёт к опасности. Действительно, мы были близки к острову Тсус-Сима и, сдавшись влево, пошли малым ходом. На другой день *S* ветер засвежел и развёл волнение, и, не рассчитывая с ним войти, мы зашли в бухту Кузи на острове Ики и бросили якорь. Эта маленькая великолепная бухточка обделана кругом: берега вымощены камнем, всё видимое пространство засеяно рисом. Нет места, где бы не видно было приложения труда для извлечения всего, что может дать земля. Она не открыта европейцам, и мы не могли съехать на берег. Погода была гнусная; мы простояли до утра следующего дня 12 сентября, когда вышли и пополудни бросили якорь на нагасакском рейде. На рейде были только английский корвет *Rattler* и две лодки.

Стоянка была спокойная, хорошая; великолепныя погоды и тихие *N* ветра. «Богатырь» делал себе новый бушприт, мы запасный рангоут в Хиера-де-Гуиа и новые котлы для камбуза. «Богатырю» вышло предписание — идти в Россию, и 30 сентября мы развели пары и снялись с якоря для следования в Гонг-Конг.

## Гонг-Конг

Выйдя из Нагасакской губы и отойдя от берега, вступили под паруса; хорошие *N* и *NO* ветра, иногда свеженькие до одиннадцати узлов ходу, внесли нас к 4 октября в Формозский канал и не переставали подгонять до самого места. Утром 6-го развели пары; адмирал спустил свой флаг, и в девять часов утра с китайцем-лоцманом мы вошли на рейд и бросили якорь, сделавши переход в тысячу сто миль в шесть дней, из них пять с половиной часов под парами.

Рейд был оживлён. Военных судов было немного: английский клипер *Cormorant* и две лодки и испанский авизо, да ещё четыре блокшива из кораблей, а купеческих и китайских джонок был целый лес.

Этот обширный рейд составлен с материком островом Гонг-Конг (широта *N* 22°, долгота *O* 114°) и как широкий пролив имеет два входа — восточный для судов, идущих с севера, и западный — для судов, идущих с юга. На северном берегу острова расположен город (котораго настоящее название Виктория почти уничтожилось, и который редко называют иначе, как Гонг-Конг) на подошве горы *Victoria Peak* (1 280 футов). Он совершенно европейский с китайским кварталом и состоит из прекрасных, больших, почти исключительно каменных домов тропической архитектуры с большими окнами и коллонами, довольно правилен и весь почти виден с рейда. Одна улица выше другой по горе, и почти ни одно здание не может скрыться из его общего вида. В нём считают пятнадцать тысяч жителей. Главная улица *Queen's Road* и набережная — это лучшая часть города. На главной улице прекрасные магазины — европейские и китайские, магазины, напоминающие европейские города, которых мы не видели с Лимы. Она тянется параллельно берегу и с восточной стороны оканчивается парком и большим лугом, далее которых уже идут казармы расположенных здесь английских войск, сараи, мастерские для ремонтных работ для судов и прочее, а с западной — китайским кварталом. Набережная с прекрасными каменными пристанями соединяется с главной улицей узенькими переулками, занятыми китайскими лубочными лавками, и вообще чисто китайскими. Европейцы редко и проходят их. Они так узки, что из дома в дом по другую сторону можно говорить, не возвышая голоса. У большой каменной пристани, где обыкновенно пристают все шлюпки, и от которой проходите прямо на *Queen's Road*, поставлена башня

с часами, зажигающимися ночью, кажется, нарочно для приставания шлюпок. Ночью, освещённый газом, город очень красив.

Здесь мы, пожалуй, не в первый раз увидели китайцев — мы видели их в Японии, но, вернее сказать, и здесь мы с ними только слегка познакомились. Мы не видали в нашу двадцатидвухдневную стоянку ни Китая, ни китайцев, а — английскую колонию в Китае. Мы не видали ни Китая с его роскошными, кейфующими мандаринами и церемониями, ни настоящего Китая бродяг и нищих, мошенников и плутов по ремеслу и способности, а получили только понятие об их типах, костюмах, некоторых способностях и прочем. Но, однако, настолько, что можем составить себе лёгкое понятие о существовании китайца.

Так как вообще я видел очень немного, то и сказать имею очень немного. Китаец, на первый взгляд, вам покажется гораздо выше японца: во-первых, и костюм его гораздо приличнее. Он не ходит в киримоне до полу, а носит коротенькую шёлковую кофточку, узенькие брюки, шёлковые башмаки на толстейшей подошве и смотрит гораздо развязнее — костюм не стесняет несколько его движений; он не носит на своей бритой голове уродливую косичку, а отпускает длинную косу, которая висит на спине, а иногда свёртывается спиралью на затылке; не хлопает он сандалиями или ходулями по мостовой, не встречается такая несообразность, как две сабли за поясом при уже совершенно не военном киримоне, и прочее (на голове китаец носит или огромную остроконечную соломенную шляпу, или шёлковый колпак; в конец косы вплетает шёлку, если она не очень длинна, и бережёт её пуще глаза: только мошеннику обрезают косу или связывают косами), но зато, что такое китаец? Посмотрите на его плутовскую рожу, в эти узенькие глазки, и вы ему доллара не поверите и, проходя около толпы, заложите руки в карманы.

Так же как каждый японец — дипломат, так же каждый китаец — плут. Японцу вы всегда доверите всё и смело рассчитываете на его честность; он, если и исполняет ваше суточное поручение месяц, зато всё-таки выполнит его без фокусов, а дайте китайцу доллар в руки и нечаянно отведите глаза, и доллар моментально сделается фальшивым, и китаец просит новый. Он готов украсть булавку, гвоздь, рискуя, что его поймут и сильно побьют. «Что это — нужда или привычка?» — спрашивает г. Вышеславцов. Я думаю, и то, и другое. Войдёмте в китайскую лавку и посмотрим их костяные и разные работы. В самом деле, нельзя не обратить внимания на эти лавки: слоновая кость — ящички, веера, игрушки, мелочи такой

работы, что, кажется, нужно год просидеть с ножом и вырезать, или, например, несколько шаров один в другом из одного куска! Да этаго в десятки лет, кажется, не сделаешь, а что это стоит? Уж, верно, не дешёво. «Что эта брошка стоит»? — спрашиваете вы. «Два доллара», — говорит китаец. «А два шиллинга хочешь?» «You no sabe, number one», — отвечает, ухмыляясь, китаец, а всё-таки отдаёт и за два шиллинга. Или шахматы, например, — да их, кажется, сам чёрт делал: у каждой фигуры пьедестал из четырёх шаров один в другом — вот так, кажется, шестьсот долларов и спросит, а отдаёт за семьдесят или пятьдесят долларов, а уж пять-то лет он, верно, над ними просидел. Или черепаха, лаковые вещи (эти, впрочем, не лучше японских и даже, пожалуй, хуже), серебро — какой-нибудь портсигар, сплетённый из серебряной... паутины, положительно, или рисунки на рисовой бумаге целыми коллекциями — везде ведь работа, уж именно китайская, и она-то ни в грош и не ценится; а отчего это?

Оттого, что это — работа нищаго, у котораго один исход — или работать, как волу, чтоб с голоду не умереть, или воровать. В самом деле, сто семьдесят миллионов китайцев! Мудрено ли, что из них половина нищих, и это нищенство делает их мошенниками по ремеслу и даёт возможность воровству сделаться привычкой. Доходит до того, что, как, например, рассказывают, можно видеть, как какой-нибудь старик, уже с сединой, выходит в мелкую воду на какую-нибудь банку и спокойно ждёт, пока приливная волна не унесёт его быстрым течением в море и не кончит его безцветное, безвыходное существование... «А, может быть, и у этой беззубой рожки были свои счастливые минуты жизни», — замечает где-то г. Вышеславцов. Вывозят их в страшном количестве: целые суда грузятся ими и снабжают острова Тихаго океана, Калифорнию и Южную Америку. Я сам помню судно в Каллао с грузом шестьсот китайцев.

А их мошенничество, способность и неотступность от него проявляется в гигантских размерах. Посмотрите, например, на пиратство у берегов Китая. Как ни преследуют его английские крейсера, нарочно посылаемые с этой целью, но оно всё не прекращается. Они выходят на своих джонках с большими соломенными парусами, сплетёнными на ряду горизонтальных рейков (отличные паруса для лавировки: с ними они ходят чуть ли не против ветра), и поджидают штилюющего купца. И когда достигнут, подгребают к нему под нос или под корму и, несмотря на то, что все купеческие суда в этих морях вооружены пушками, берут судно



штурмом, кидают в него горшками с зажигательными веществами, и так как их всегда больше, чем команды на купце, то кончается убийством экипажа, разграблением и сожжением судна. Они не подходят к паровым или военным судам, а их тем и ловят, что превращаются в купцов и штилюют под парусами; и когда джонка поддастся обману и нападёт на крейсера, то, конечно, это нападение кончается петлями. Мало того, бывают случаи грабежей и нападений на самом рейде, но тут они редко избегают горденей на ноках рей.

Вообще, из виденных нами народов китайцы, кажется, ближе всех подходят к животным. Да их, впрочем, и употребляют, как животных. Положим, что вы хотите ехать на берег. Вы выходите на трап и подзываете шампанку — нечто вроде вельбота с круглой плетёной крышей в кормовой части, садитесь и едете. Тут гребут и мущины, и женщины — человек шесть, и на руле, если вы не прогоните оттуда, тоже бывают женщины. Банки довольно чисты и вылакированы, но всё это, вместе с ароматом женской куаффы — ещё помудрёнее японской — издаёт такую убийственную вонь, что нужно привычку, чтоб высидеть переезд. Пристаёте вы к каменной пристани, выходите и даёте шиллинг. Китаец изъявляет своё неудовольствие на англо-китайском диалекте; вы показываете ему палку, он скалит зубы, и вы идёте по пристани. Лишь только вы прошли пристань, куда не пускают китайцев полисьены из сипаев, вас окружает толпа с паланкинами (крытые кресла на длинных бамбуковых жердях; их носят два китайца на плечах) и предлагают «chair». Вы, разумеется, не устали, и хотите пройтись по улицам, а потому не обращаете внимания, но китайцы не отстают, и вы опять размахиваете палкой. Те убегают и издали скалят зубы. Прежде это не так делалось: бить их ещё не было запрещено, и приехавший на берег европеец крестил их палкой без малейшей тени церемонии по голове ли, по спине, по физиономии — это всё равно, и китайцы только скалили зубы. Извольте видеть чувство человеческого достоинства! Недаром же г. Вышеславцов рассказывает, что когда китайцы убили командира одного французского судна, другой капитан свёз свою команду, отсчитал во все стороны по сту шагов и пошёл катать вправо и влево, не жалея ни пола, ни возраста.

Вы идёте по Queen's road. Встречаются булли, бегающие по всем направлениям, конечно, в business, навстречу движутся паланкины (экипажи есть, но очень мало). Там какая-нибудь леди едет на двух кулиях в собственном красивом паланкине с бархатом,

а дальше булль: пот льётся градом с его «разумных лошадей», а он ещё поддукивает их «чоп-чоп» (скорей), видно, что везут его с добрый час. Вы думаете, он им целый доллар даст? Как же!

Изредка встречается весьма интересное явление: женщина на копытах; вы думаете, так говорят, утрируя? Что это просто маленькие ножки? Нет, положительно копыта. Хорошо, что это глупое уродование — вкус только мандаринов, прочие часто показывают пальцем с улыбкой на эти явления. На улицах, впрочем, встречаются уже отживший свой век красавицы, морщинистые и беззубые; как-то не вызывают ни сострадания, ни сожаления; впрочем, я имел удовольствие видеть (в Японии) и молодых китайок, и даже хорошеньких, с такими миниатюрными ножками.

Китайцы, как мы видели, не без артистических способностей. Разумеется, они не имеют понятия о настоящих искусствах: музыка и литература их — те же, что в Японии, но к рисованию они очень способны. Я не говорю об их рисунках — собственно китайских, и не говорю о китайцах вообще, которых я не видал и не знаю, а только о тех, которые обжились и натёрлись вокруг европейцев. Они очень порядочно копируют красками на холсте любя фотографии, не исключая портретов, и в большом количестве сами занимаются фотографиями. Их очень много на Queen's road, и что всего замечательнее, они ровно вдвое дешевле совершенно таких же фотографий европейцев. Удивительно, как эти последние ещё существуют.

Причина дешевизны всего китайского — конечно, конкуренция. Они трудолюбивы поневоле. Хлебопашество искони веков пользуется большим уважением, и дары земли ценятся дорого. Да иначе и быть не может: надо же чуть ли не квадратному аршину прокормить целого китайца. Почему, например, англичане считаются единственным народом, способным к колонизации? Потому, что оне не могут не быть способными, это то же самое, что, если отрубят правую руку, то поневоле левая начинает порядочно писать.

Религия в Китае — буддизм и конфуцианизм — мода. Китайцы также не во что не веруют, и могут исповедовать всё, что им угодно, кроме религий, имеющих политическую цель, к таковым причисляется и христианство. Все труды миссионеров, в числе которых были настоящие «апостолы востока», как и в Японии, остаются бесплодными, несмотря на то, что и поныне действуют, тогда как на Японию давно махнули рукой. Их проповеди — как стене горох. Недаром же император Таокуанг, вступив на престол, объявил, что допускает все религии, даже христианство (оно допус-

калось, впрочем, не в первый раз, это зависело от вкуса Его Небеснаго Величества), но прибавил, что все религиозныя убеждения — чистый вздор, и лучше ни во что не веровать. Но, однако, цифра крещёных в Китае даже при расположенных императорах, как, например, Кан-Хи, Киен-Лонь, не превышала восемьсот тысяч, тогда как в Японии оно доходило до четырёх миллионов.

Язык китайцев, насколько мы слышали его, чисто птичий. Говорят, что есть имена, чтоб выговорить которыя, достаточно щёлкнут языком и свистнуть. Я подозреваю, что некоторыя из этих птичьих звуков перешли и в наш родной язык, например, «чин чина почитай» — разве это не по-китайски?

Кстати будет сделать маленькое сравнение китайцев с японцами. В отношении религии и цивилизации — это, пожалуй, одно и то же. Одному только я удивляюсь: почему всё китайское в Японии считается также *luxe*, как у нас всё заграничное. Должно быть, причина одна и та же — глупое и дикое предубеждение. Привезите японке китайскую брошку — она будет в восторге; точно так же, как привезите парижскую шляпку, хоть с фабрики Егора Иванова из Тулы, нашей модницы, и она будет в восторге; уж, видно, таковы законы табуннаго чувства... А китайцы очень довольны, подсмеиваются над их косичками, делают разные карикатурныя фигурки японцев, хотя никогда их не видали в Китае.

По форме государственнаго правления трудно сказать что-нибудь. Хотя китайский император, как сын неба, только небу и даёт отчёт в своих действиях, но и над ним есть контроль — великий совет четырёх мандаринов. Провинции управляются губернаторами, находящимися в полной зависимости от императора; в Японии это справедливо только отчасти, но решить, которое из двух выше, немножко трудно. Но самые японцы — японский характер не имеет никакого сравнения с китайским. Китаец трус в душе, по происхождению, то есть китаец не может быть не трус. Они так же ненавидят и убивают европейцев, но не нападая на них с оружием в руках, как японцы, а украдкою, и то когда европеец совершенно безоружен и к нему есть подступ сзади. Если вы оцените мою голову хоть во сто тысяч, да у меня есть пистолет, хотя не заряженный, я буду в безопасности, если не буду зевать. Конечно, засну на открытом месте, так китаец подкрадётся, а иначе — никогда. Уж именно, как замечает г. Вышеславцов, «нельзя себе представить типа героя в китайском характере». Японец имеет чувство собственнаго достоинства и дорожит честью: он мстит,

он жертвует собою в отомщение врагам, а китаец жертвует собой разве тогда, когда всё равно околет с голоду, как собака.

Способности к искусствам, пожалуй, те же — японцы тоже способны к рисованию и резьбе, но вообще, хотя европейцы больше имеют дела с китайцами, потому что те проворнее в торговле — это азиатские жида, но все-таки быть в обществе с японцами несравненно приятнее.

Возвращаясь вечером на шампанке, полисмен непременно записывает номер шлюпки, и вы гоните рулевого прочь, чтоб не иметь сзади себя, может быть и порядочного, китайца.

Гонг-Конг — один из примеров гигантских успехов английской колонизации. Первые сношения европейцев с Китаем относятся к временам, слишком отдалённым: они состояли из миссий в V и VI веке и продолжались до эпохи открытия Америки, но миссиями же, имевшими беспрепятственный допуск, и ограничивались. Успехи были невелики: в это же время явился буддизм, который легче прививается к азиатским народам, и, наконец, они исчезли с открытием Америки. Но Марко Поло снова нашёл Китай, и португальские мореплаватели обогнули Африку, и в 1517 г. d'Andrada заключил торговый трактат в Кантоне, и сношения европейцев возобновились. В 1610 г. за услугу португальцев против пиратов китайцы уступили им голое место, на котором возник Макао. Но португальцы не воспользовались им; там учредилась китайская таможня, и торговля не перешла в их руки. Отсюда они начали свои миссионерные операции, которые китайское правительство поняло так же, как японское, и успех временно зависел от расположения императора. Торговля шла чрез европейский квартал Кантона, но являются англичане и силой требуют открытия портов. Нанкинский мир 1842 г. и трактат открывает пять портов: Кантон, Шанхай, Амой, Фу-чу-фу и Нинпо (теперь их тринадцать) и остров Гонг-Конг достаётся в их руки. Они иначе поступили — тотчас провозгласили порто-франко и, несмотря на подлейший климат, Виктория вдруг становится центром торговли с Китаем и овладевает устьем Чу-Кiang, в семидесяти милях вверх по которому лежит Кантон. Португальцы схватываются, но уже было поздно, и за требование уничтожения таможни макооский губернатор поплатился головой. А англичане не унывали: несмотря на убийственный климат скалы превращались в дома и годауны, поля сушились, рис изведён, и из такого же голаго места, как и Макао, возник великолепный европейский город.

На развитие торговли европейцев с Китаем имела сильное влияние торговля опиумом. Курение его хоть и воспрещено законом, но на это смотрится сквозь пальцы, и в Гонг-Конге можно видеть, как сипай-полицмен следит за каким-нибудь окурившимся: сначала, только что покуривши, тот чувствует себя великолепно — бодрым, здоровым, является аппетит, но потом он снова ослабевает, получает отвращение к пище (кроме лакомств), и его сильно клонит ко сну. Вот тут-то и надо сипаю не давать ему заснуть — это единственное средство, часто против сна, уже непробудного, и только что засыпающий уже переносится в магометов рай, как сипай опять приводит его в бодрость. А китайцы падки на это удовольствие!

Климат всего этого берега действительно убийственный: англичане содержат здесь два баталиона и полевую артиллерию (батареи ещё нет здесь), и вот говорили, что в нынешнее лето в них умерло до восьмидесяти, отправлено инвалидами в Англию до двухсот, и из остальных больше половины больны. А всё-таки «money» делается хорошо, и англичане только разве стараются составить капиталы скорей. Нечего и говорить, что жители все купцы; часто встречаются персияне и сиамцы, конечно, тоже купцы, с их высокими колпаками, а самые китайцы — самая мелочь. Богатые магазины — это агенты кантонских купцов.

Гонг-Конг имеет сообщение с Кантоном, Макао и Аберденом теми же белыми плавучими домами, которые нам так живо напоминали наши стоянки в Америке.

Для нашего брата Гонг-Конг — лучший порт по всему берегу. Тут, во-первых, можно достать всё, а во-вторых, по ценам очень немного превышающим цены в Европе; и обзавестись можно порядочно: китаец делает вам платье в три-четыре дня, а японец — месяц, и работа китайца чисто европейская, тогда как японцу нужно дать образчик. Но это объясняется тем, что китайцы успели понатереться около европейцев.

Ходячая монета — мексиканский доллар и сенты в серебряных и медных монетах с китайскими надписями, но английскими штампами. Самая мелкая «mil» — медная монетка с дырой в центре, равная одной тысячной доллара.

Стоянка на Гонг-Конгском рейде была спокойна и тиха; жары доходили до 24 °R, но это здесь немного. На берегу, если не занят по магазинам, то есть порядочныя отели и даже кондитерския — большая находка для нас. В самом деле, в эдакую жару что может быть лучше кондитерских «refreshments», вроде мороженнаго, котораго мы давно не видали? Стоянка эта много переменила,

так как была прощальная с «Богатырём». Обеды в обоих баталионах английских полков и прощальные на корветах много сократили время.

15 октября «Богатырь» ушёл в Россию, сопровождаемый нашими шлюпками и салютацией, а 17-го ушёл и адмирал на пароходе компании *Messagerie Imperiale*. Утром 28 октября снялись и мы с якоря и пошли в Нагасаки. Переход был убийственный: он стоил уже не шести дней, а девятнадцати. *NO* и иногда *NW* ветра дули с таким упорством и силой, что лавировать было положительно невозможно. Еле-еле вышли в Китайское море, как начались рифы. Не было момента, кажется, чтоб стояли полные марселя; четыре дня мы прокачались под тремя рифами, и из них двое под одним грот-марселем, со спущенными брам-стенгами, при шторме, переходившем в *NW*. Нас отнесло назад на сто двадцать миль. 9 ноября подошли к островкам у южной оконечности Формозы и при несколько стихшем *NO* развели пары и прошли в океан. Утром 10-го опять вступили под паруса; дул *NO* — не свежий, и мы пролабировали сутки, а 11-го, пользуясь тихим ветром, опять пошли под парами. 13-го опять вступили под паруса, и опять риф-марсельный *NW*! Вечером 15-го стихло совсем. Развели пары и на другой день вечером при лунном свете вошли в Нагасакскую губу и встали на якорь. На рейде стоял пароход «Америка», на котором был командир Сибирской флотилии и портов Восточного океана Свиты Его Величества контр-адмирал Казакевич и корвет *Rattler*. Движение английских военных судов было довольно большое; приходил и адмирал *King* на транспорте *Adventure*. 25 ноября «Америка» ушла в Шанхай.

По случаю праздников стоянка была довольно весёлая, делалось множество обедов и балов. Температура при хороших погодах не спускалась ниже 7 °R. На корвете опять праздники, но на этот раз было нечто замечательное: давали «Царя Максимилиана и его непокорного сына Адольфа» — комедь преинтересную. Не будем разбирать её содержания (в смысле сюжета, конечно). Довольно, если укажем на замечательный монолог одного из того большого числа лубочных шахов-нехристей, с которыми он сражается, и которые каждый подходят к нему с возгласом: «Фу-ты, распроклятый царь Максимилян!» и прочими. Вот он:

«Вместо даней, вместо пошлины и драгоценных подарков, пули навстречу, ядра в догоню и калёные стрелы в бока ему. Здравствующему моему трону и городашнему (?) утра (знаков препинания не умею поставить) вечно я себе сотворил. Горы крутятся

(в рукописи, впрочем, сказано грудятся), и вертепные мудрецы (должно быть, тоже покручиваются) между горами, где находится мой друг лежащим за жёлтыми песками царя Ордианскаго; ко мне приходили волхвы и возвещали вновь рождённого младенца — если меня не будет — с небеси глас разбудит нас, о грозный час, избави нас. Звук меднаго щита громко раздаётся по воздуху, из белокаменных палат выбегает рыцарь и готовит бой; о Боже! Я вижу своего друга лежащим в чистом поле; но не дамся сему варвару в руки; сам себя злой смерти предам». Поняли?

28 декабря развели пары, но, имея скверную погоду с дождём и скверный уголь, не снялись. 29-го подняли пары и снялись для следования в Хакодате, но свежий ветер заставил вернуться, не пройдя и Иво-симы, и встать на якорь у Папенберга, где простояли до новаго 1866 г. Утром 1 января снялись с якоря для следования в Хакодате и, выйдя в Японское море, на другой день вступили под паруса. На переходе имели *NW* и *NO* ветра; от 3-го до 4-го опять шли под парами, а пополудни 5-го под парами вошли в Сангарский пролив. Берега пролива смотрели негостеприимно и были покрыты снегом, было порядочно холодно. Вечером мы бросили якорь на наружном рейде, а на другой день 6-го перешли на рейд. Вид города был ужасно печальный — весь в снегу, но на наше счастье, температура не опускалась ниже минус четырёх. 11 января, приняв консула надворного совета Бюцова и несколько пассажиров, снялись с якоря и пошли в Юкогаму. Опять те же *NW* и *W* — сначала свежие, а потом переменные сопровождали нас. 14-го развели пары и 15-го встали на якорь на Юкогамском рейде. В Иеддском заливе, на полдороге к рейду встретили французский корвет *Dupleix*. На рейде стояли французский фрегат *Guerriere* под контр-адмиральским флагом, тот самый, котораго мы видели в Нью-Йорке, и авизо; английский корабль *Princess Royal*, корвет и лодка и голландский корвет *Zoutman*. Консул и офицеры ездили в Иеддо.

Погоды были хорошия и не холодно. 16 января переменили место: на рейде было тесно, по свежести ветра мы подошли слишком близко к французскому авизо и под парами ушли дальше корабля.

Во время стоянки умер на берегу матрос Иван Яковлев, как оказалось, опившись японской водки.

6 февраля снялись с якоря и пошли в Хакодате. На другой день вступили под паруса, но вечером опять пошли под парами и 8-го, получив *SW*, поставили паруса. 9-го утром опять развели

пары и пополудни бросили якорь на Хакодатском рейде. Между Юкогамой и Хакодате в океане было очень тепло, доходило до 10 °R — тут сильное течение с юга, но в Хакодате опять было холодно. Нагрузившись углём, 13 февраля снялись с якоря и пошли в Японское море для следования в Нагасаки. Выйдя в море, получили *WNW*, и свеженький, но температура была  $-3^{\circ}\text{R}$ ; снасти замерзли, и не было возможности поставить паруса. Мы шли под парами до полудня 15-го, когда стихло и ветер перешёл к *O*, а температура поднялась. Поставивши паруса, имели всевозможные ветра, и раз *W* вогнал нас в рифы, но ненадолго. 18 февраля развели пары и вечером бросили якорь на Нагасакском рейде. На рейде стояла «Америка», английский колёсный фрегат *Leopard* и голландский корвет *Zoutman*. Температура стояла  $+8^{\circ}\text{R}$ .

Начали на корвете приводить всё в порядок. Я был нездоров и перебрался лечиться в Ору, в маленький европейский домик на возвышении. Долго я буду помнить эту жизнь в «колонии». Странное дело: не в укор будь сказано, но нас как-то отталкивало от здешняго европейскаго общества, а отчего — я, по крайней мере, сам не мог себе дать полного отчёта. Должно быть, или мы, или они имели такое свойство, а сходиться с ними положительно не хотелось. Дни шли за днями; начались жары, и я прожил семь недель. В это время в Инассе устроился русский... клуб, если хотите, в большом японском доме, в котором проводили вечера. Стоянка вообще была оживлена. 2 апреля «Америка» ушла, и мы встали на её месте. Движение английских судов было довольно значительно. Но случилось два несчастья: 31 марта нашли у берега тело матроса Е. Фёдорова. По осмотре оказалось, что он утонул, и, по всей вероятности, будучи отпущен на берег, вечером пьяный свалился в воду. А чем вы предупредите подобные случаи? 12 апреля — другое несчастье: уронили какую-то медную трубу в воду и послали за ней водолаза Ф. Фёдорова. Трудно определить верно, от каких причин, но с ним сделался удар, и его вытащили мёртвым. Стоила того медная труба!

2 мая вечером сидели в клубе, и публика занималась тем, чем обыкновенно занимаются в клубах, как вдруг послышался удар землетрясения. Здание дрогнуло, и стекла в лампах издали маленькое дребезжание. Чувство это, действительно, должно быть самое неприятное, если не быть твёрдо убеждённым, что этим всё и кончится. Я, по крайней мере, был твёрдо убеждён и ничего не почувствовал, но испытать подобное чувство, пожалуй, даже следует.



5 мая утром пришёл корвет «Аскольд» под флагом контр-адмирала Керна и около полдня клипер «Изумруд», которых мы долго ждали. Мы с удовольствием слушали даже те немногие новости о России, которые от них получили. В самом деле, с 1863 г. столько переменялось! Мы не видели даже ни одного броненосного судна под русским флагом...

9 мая назначена была давно готовившаяся гонка шлюпок. Англичане ужасно хлопотали о ней: составляли комитеты, печатали распределения и прочее. Были тут и гички, и оутригеры, и катера, и всякаго рода гасе'ы. Маленький пароход английского купца Glover'a встал недалеко от клипера Cormorant и протянул канат. Клипер и недавно пришедший корвет Scylla иллюминировались флагами. Публика на фуне и ботах столпилась около клипера, и маленький паровой баркас был наготове для комитета. Сперва пошли гонки, в которых мы не участвовали, но интереснее всего была гонка катеров. Наши две десятки были приглашены гоняться с двумя английскими с клипера; катера их были, правда, похуже, но они рассчитывали на силу гребцов, храбрились и назначили гонку на четыре мили. Боже мой, как эти гребцы были наряжены: волосы подобраны и подвязаны, костюм какой-то арлекинский, везде подтянутый, флашштоки сняты (это, впрочем, сделали и у нас) и прочее.

Началась гонка. Английские рулевые в такт презабавно кланялись, но всё напрасно: первым шла обратно наша десятка, и уже подходя к канату, выкинула шёлковый флаг. Со всех сторон: «Ура!» На Scylla люди были по вантам, а и вторым пришла наша же десятка, а англичане, как не усердно кланялись рулевые, порядочно отстали. Призы были денежные. Потом посадили наших гребцов на гичку и английских на другия две (все три береговые и очень хорошия), и опять англичане даром лезли из кожи — наши гребцы выиграли приз. На другой день устроили парусную гонку кругом Папенберга, на которой участвовали и шлюпки с «Аскольда» и «Изумруда», но ветер, сначала порядочный, стих и заштилел, так что только маловетрия по полосам давали ход, и гонка была неправильна и нехороша. Всё зависело от счастья, но и тут англичане отступились и даже не огибали острова. Видно, им сильно хотелось дать всем нашим гребцам на водку. Более ста пятидесяти долларов было роздано по шлюпкам.

11 мая пришла лодка «Соболь», назначенная в Сибирскую флотилию.

## Камчатка. Охотское море

С приходом адмирала мы узнали достоверно то, что слышали уже давно — наше назначение следовать в Камчатку для содействия американской телеграфной компании.

15 мая утром мы снялись с якоря для следования во Владивосток для принятия нужных материалов. По выходе встретили свежий *NO*, дувший до полночи, а утром 16-го он перешёл в *SW*; мы вступили под паруса и шли очень хорошо. Но ветер постоянно менялся и скоро заставил лавировать. В полночь стихло совсем, задували иногда лёгонькие *NO* и *SW*, но больше штилели. 18-го опять имели хороший *SSW*, но тоже переменявшийся по всем румбам, и 20-го развели пары при тихом *NO*. Последние дни были очень часто туманы. Пополудни 21-го вошли в Золотой Рог и бросили якорь у Владивостока.

Владивосток несколько переменялся: общий вид его, хоть и печальный, но лучше чем в прошлом году. Явился маленький завод в двух зданиях и с магазином. Он, как ни мал, но способен сделать много посту: в большом доме механическое заведение и кузница, в другом — паровая лесопильня — всё это в очень малом масштабе, но должно иметь большое значение для места. Явилась также отель — только что выстроенный порядочный дом со всеми снадобьями и даже бильярдом, но уж окончательно безбожным. Какой-то из сибирских купчиков дерзнул попытаться счастья и здесь; зато уж и пользуется случаем и не церемонится брать с нас полтора рубля за бутылку пива, и присквернаго. Тем не менее, надо желать ему всякаго успеха. По крайней мере, есть пристанище для всех и каждого, котораго прежде не было и, уставши после хорошей прогулки, не приходится лечь на траву. Дальше видна была какая-то низенькая белая казарма для прибывших сюда прошлой осенью поселенцев, но это был не дом, а чёрт знает что такое. Пристань была совсем окончена и оказалась пре-красной и положительной, как мола.

Здесь мы встретили офицеров телеграфнаго ведомства, имеющих скоро начать работы по соединению Посьета с Николаевской линией; материалы уже доставлены; остаётся только желать скорога успеха.

Вечером на другой день, 22 мая, снялись с якоря и пошли в Хакодате за углём. Был всё время штиль, и мы шли под парами до места. 24-го вечером бросили якорь на наружном рейде, и на другой день перешли на внутренний. И Хакодате переменялся, но не

к лучшему, а худшему. Сразу заметно было, что чего-то не хватает: наш госпиталь сгорел и тем лишил город лучшего и самого видного здания. Много погибло на этом пожаре: доктор З. остался без всего (буквально), у священника отца Николая погибло много трудов по японскому языку, которым он специально занимался уже долго, труд, который давал надежду ознакомить и соединить все языки с японским. Нашему консульству вообще не везёт: недавно сгорели главные его здания, теперь госпиталь, осталось только догореть остальным двум зданиям и церкви...

27-го мы кончили нагрузку угля, 28-го пришёл на рейд «Изумруд», когда мы были уже под парами. Пополудни снялись с якоря для следования в Петропавловск и 29-го, выйдя в океан, вступили под паруса, имея тихий *NO*. Тихие *SO* и *O* ветра и штили были до 4 июня, когда задул *NO — N*, но тоже перемежающийся со штилем, и 9-го хороший *S* подгонял нас до одиннадцати узлов, но он дул только сутки. Всё время были туманы, температура стояла 3—4 °R. Два раза ложились в дрейф для промера. 10 июня, при тумане, подошли очень близко к берегу, он был довольно высок и полосами покрыт снегом. Тотчас поворотили и отошли, а скоро заштилело опять. 12 июня развели пары и пошли к берегу. Оказалось, что мы шли южнее и должны были поворотить к северу и идти вдоль берега. К вечеру вошли в Авачинский залив. Погода была прескверная, левый берег полосами покрыт снегом, вид самый негостеприимный. «Не будет тут добра!» — думал я (как иногда люди ошибаются!) В шесть часов мы бросили якорь на рейде и завезли на берег два верпа с кабельтовыми в ретирадные порта. Расстояние до берега было не больше четверти кабельтова.

Петропавловский рейд составлен полуостровом, выдающимся с правого берега Авачинского залива, и песчаной низкой косой разделяется на две части: внутреннюю гавань и рейд. По берегу гавани расположен самый город. Общий вид рейда довольно хорош: высокий полуостров, или, скорее, тоже коса, разделяется от Никольской горы седлом, а дальше Никольская гора спускается в низкую песчаную полосу, образовавшею с высоким правым берегом небольшое озеро, соединённое каналом с заливом и, следовательно, с солёною водою. С того места, где мы встали, то есть у конца полуострова, или Сигнального мыса, видны в хорошую погоду между полуостровом и материком далекая Коряцкая сопка (11 000 футов) — правильный конус, покрытый сверху вечным снегом, и на другом берегу Авачинского залива — Велючинская (7 000 футов), тоже правильная и покрытая снегом. Мелкий лес

покрыл полуостров и местами материк, но большею частью материк гол.

Самый город уж очень печальный; в нём считают до четырёх-сот человек жителей, в том числе и матросы, которых до тридцати. Несколько порядочных деревянных домов, один с садом, составляют, так сказать, улицу, и маленькая церковь, довольно богатая и очень старая, стоит недалеко от берега, а об остальном и говорить нечего. Если Пушкин переселился в мир фантазий, когда писал, что

*Избушка там на курьих ножках  
Стоит без окон и дверей,*

то он нашёл бы это и в мире действительном — стоило только приехать в Петропавловск. Остальная улица состоит из несчастных избушек, покрытых соломой, обитаемых и необитаемых. По улице ходит скот, вследствие чего она не может похвастаться чистотой, чрез нея перекинута несколько мостиков, чрез ключи, многочисленно стекающие с гор и дающие великолепную воду. Несколько американских и русских купцов, занимающихся меновой торговлей на меха, держат здесь лавки, довольно мизерные, но, тем не менее, лучшие, чем ничего. В них можно достать многое, но на наше несчастье, в них не было именно того, что нам было нужно — чтоб пить и есть. Здесь всё привозное. Хлеб не родится, хотя почва хороша, и можно сильно сомневаться, чтоб ничего не привилось к ней; нужно только рискнуть для опыта, и верно, что-нибудь можно сделать. Климат — один из лучших в наших владениях в Тихом океане — едва ли всему помеха. Здесь зима не так сурова, как по берегу Манчжурии, говорят не превышает  $-15^{\circ}\text{R}$ , а лето даже знойное: в нашу полуторамесячную стоянку мы имели  $15^{\circ}\text{R}$ , среднее, а иногда целую неделю до  $23^{\circ}$ , так что напоминало тропики. Этому Петропавловск обязан большому южному течению. Единственное, что растёт хорошо, — это картофель; осенью появляется ягода — род голубицы. Скота довольно много, но он очень дорог, что несколько умеряется богатою рыбною ловлей. Американцы солят здесь целые грузы красной рыбы, уж и не говоря про снабжение самага города. Этой же рыбой, но сушёной, кормят и многочисленныя нарты собак, на которых купцы ездят зимой по округу собирать меха.

Собаки эти, действительно, замечательны. Я не обратил на них внимания в Николаевске; это совершенные волки, но смиренные и привязанные к хозяину. Они всегда на привязи к воткнутым в землю нарочно для этой цели палкам, и у каждой вырыта яма,

в которой она спит. Их кормят раз в день парой сушёных рыб, а иногда в дороге и раз в три дня, и они с огромными силами возят санки даже без снега. Их запрягают в две шеренги и впереди привязывают вожатую, всегда преумное животное и выученное понимать седока. Он говорит «ках-ках», когда нужно вправо и «хуги-хуги», когда нужно влево, и вожатая немедленно слушается, за нею и все остальные (обыкновенно запрягают семь, девять, одиннадцать собак); она всегда пользуется уважением нарты и ласкою хозяина. Зато езда на них довольно опасна для не умеющих управлять: легко можно вылететь из саней и поплатиться не дёшево. Но ездоки делают, говорят, зимою до девятисот вёрст без отдыху.

Камчадалы — природные туземцы, иногда встречаются на улице. Физиономии их напоминают китайцев, но не очень разительны: смуглость и плутовские глаза. Они всегда грязны и живут в округе крайне бедно — пушным промыслом. Они великолепно стреляют из винтовок, и целую зиму добывают соболей. Купцы развозят им товары и делают их должниками — соболями, разумеется, оценивая их теперь от пятнадцати до двадцати рублей на товар (чай, сахар и табак преимущественно). Это, рассказывают они, стоит труда. Если он должен вам, то умеете приступить к нему, иначе он непременно пожалуется на несчастье и скажет, что соболей не поймал; а если вы напоите его крепким, как пиво, чаем, которого он выпьет чашек двадцать-тридцать, да угостите (водку продавать им запрещено), так он, пожалуй, отдаёт, да и то не додаст соболя непременно. Если же подступитесь к нему плохо, он скажет, что нет, да и кончено. По вашим следам приедет другой купец, которому камчадал не должен, и он на ушко непременно спросит: «Почём соболь»? «Столько-то», — отвечает купец, и тот вытаскивает из-за пазухи, из рукавов, из голенищ, повсюду соболи, и продаёт — и на товар, и на деньги, и что вы с него возьмёте? Нет соболей, да и кончено; зачем давал товар в долг? Единственное, чего они боятся — это собиранье подати — ясак, который производит исправник округа всякую весну. Они обязаны с каждых четырёх душ представлять лучшего соболя и, действительно, представляют. Этот ясак — вещь, достойная замечания: правительство, полагая камчадалов несведущими в деньгах (может быть, оно и было так прежде), назначило этот платёж, соображаясь с прежнею ценою соболя — менее десяти рублей, и собирало их как подать вместо денег, которыми платят русские переселенцы. Теперь же, когда соболь сильно поднялся в цене (в Петропавловске

не купите дешевле двадцати рублей), выходит, что туземец платит большую подать в сравнении с русскими, а понятие о деньгах имеет не хуже, и было бы справедливее, обративши внимание на этот предмет, требовать с них подать деньгами же.

Всё народонаселение Камчатки считают только шесть тысяч душ, не считая полудикаго племени коряков, которых чуть ли не столько же. Это племя отличается от настоящих камчадалов, то есть крещёных, и образом жизни, и понятиями. Они фанатики в своей собственной религии, и христианская проповедь не успела ещё освятить их диких понятий. Их, впрочем, плохо и знают. Народы эти представляют один из примеров быстрого уменьшения народонаселения покорённых земель — факт, который надо принять за закон, в основании которого нужно считать влияние не физическое, а нравственное состояние зависимости от цивилизованных наций. Этих примеров так много, что это уменьшение — решительно закон. В эпоху завоевания Камчатки казаками (в числе шестнадцати человек) в 1696 г. и до окончательного покорения (1711 г.) туземное население считалось до семидесяти тысяч...

Прежде Петропавловск был и больше, и лучше, и больше заселён. Это было тогда, когда он был единственным нашим портом на азиатском берегу океана. Теперь, разорённый в 1855 г. союзной эскадрой неприятелей, потерявши значение военного порта и конкурируемый новыми портами на манчжурском берегу, он значительно упал: ещё и теперь видны следы рядов хороших домов, уже не существующих.

Это место знаменитого сражения 24 августа 1854 г., сражения, которое долго останется в памяти русских моряков и которое доказало могущество русского духа больше, чем русского оружия. Это одна из светлых страниц в истории русского флота и войн, несмотря на отсутствие всякаго значения в общем ходе последней войны. Я расскажу это дело несколькими словами, из фактов, данных г. Фесуном, служившим на фрегате «Аврора», странной участи которого нам остаётся только... завидовать.

Все знают, как этот фрегат ускользнул из Каллао и простоял на Сандвичевых островах, преследуемый сильным неприятелем, и что заставило его войти в Петропавловск. Петропавловск, хотя и был военный порт, но не имел ничего похожего на него. Никто не ждал, чтоб неприятелю пришла фантазия придти сюда. В самом деле, что им до подобнаго мизернаго порта, не сделавшаго бы большой потери России, если б и был уничтожен. Тем не менее, приготовились к обороне: фрегат встал лагом около мелкой косы во

входе в гавань. Около него стоял транспорт «Двина» и выстроено было шесть батарей из обращённых к городу батарей судов: первая — на Сигнальном мысу в пять орудий, вторая — на Кошке (низменной косе) в одиннадцать орудий, третья — на перешейке полуострова, или в седле, в пять орудий, четвёртая — у Красного Яра, или Кладбищенская, в три орудия, пятая — у подошвы Никольской горы, где теперь казённая баня, из шести орудий, и шестая — у самой подошвы, без бруствера, из четырёх орудий и ещё шесть почти негодных шестифунтовых орудий (следы батарей немного видны ещё). Орудия эти были двадцати четырёх и тридцати шестифунтовые и несколько бомбических. Вот и всё. Итого вся защита имела пятьдесят семь орудий (двадцать две — батареи фрегата и пять транспорта). Всего в порту насчиталось девятьсот двадцать один человек военных, из которых триста было рекрут. В этом же числе считаются и восемнадцать волонтёров из гражданских чиновников и торгующаго сословия и несколько природных камчадалов — отличных стрелков, бивших на выбор без промаха, но только под защитой — для чувства безопасности.

В таком виде был порт, когда сделан был сигнал с мыса, что «видно в море шесть неизвестных судов». Разумеется, никто не сомневался, кто были эти незнакомцы, а отлично знали, что крылось под американским флагом, когда английский адмирал Price делал рекогносцировку на единственном при эскадре пароходе *Virago*, но не подошёл на пушечный выстрел ни к одному месту. 17 августа эскадра вошла в Авачинский залив и встала вне выстрелов. Прежде канонады, 20 августа, адмирал Price публично застрелился на своём фрегате; было ли то боязнь ответственности при неимении надежды завладеть этим несчастным портом, уничтожение которого строго требовало адмиралтейство и публичное мнение, или что-либо другое — верно нельзя решить. Он подошёл к бюро разобранной по тревоге каюты, зарядил пистолет и в виду всей команды выстрелил. Это, разумеется, уронило духом англичан и подняло наших, узнавших об этом чрез камчадалов, которым они же рассказали сами.

20 августа пароход поставил суда в боевую позицию, и началась жестокая канонада. Орудия эскадры сосредоточились на сигнальной батарее (№ 1) и батарее Красного Яра (№ 3), которые были сбиты. Отряд более ста пятидесяти человек был послан завладеть батареею Красного Яра, которого прислуга двадцать семь человек немедленно отступила, но когда из города послали подкрепление, отряд опять сел в шлюпки, не сделав почти никакого

вреда. К полудню всё стихло; вход оставался защищённым фрегатом, транспортом и батареей на Кошке (№ 2). После отдыха открылась опять канонада, и на батарее осталось только три орудия годных; фрегат составляет единственную защиту входа. Но неприятель, вместо того, чтоб идти напролом, снимается с боевой позиции и прекращает огонь. В городе немедленно начались поправки, и к утру 21-го опять всё было в порядке, и только не хватало трёх орудий, совершенно испорченных. Всё утихло до памятного 24 августа; суда стояли вне выстрелов, а гарнизон успел поправиться и собраться с силами.

Мысль сделать высадку принадлежала английскому senior — captain Никольсону. Французский адмирал Депуант, несмотря на изъявления неблагоразумия такого поступка, однако, соглашается, и под прикрытием огня с фрегатом и помощью парохода 24 августа десант в семьсот человек высаживается на песчаном берегу у озера. Отряд их делится на три части: одна всходит по тропинкам со стороны губы, другая с озера, а третья — самая сильная — идёт по дороге на батарею № 5 (бани). Эта батарея была заклёпана, и отряд бросился на № 6, но, встреченный сильным картечным огнём, взбежал на гору. Вершина оставалась не занятою. Неприятель немедленно занял там позицию, и страшный огонь на фрегат и батарею в седле заставил рекрут на ней смешаться и отойти от орудий. Командовавший ею лейтенант князь Максутов сам снял сюртук и пустил картечь, но пуля положила его смертельно раненого (он умер 10 сентября). Момент был критический: красные английские мундиры виднелись по всей горе, но наши не потеряли ни секунды. Всё, что было не у орудий, в числе около трёхсот человек, взбежало на гору штурмом, и завязалась кровавая резня. Неприятель был сбит и спущен с крутого обрыва горы и вынужден сесть на шлюпки и отступить на эскадру. Камчадалы били офицеров на выбор, и около четырёхсот человек убитых и раненых обратило в ничто весь больше чем вдвое сильнейший десант.

Кидавших оружие всё-таки убивали за неимением средств брать в плен, как это не безчеловечно. Большинство убитых и раненых были забраны в шлюпки и, кроме сорока человек, оставшихся на месте, похоронены с Price'ом в Тарьинской губе, по ту сторону залива. Сама судьба посмеялась над этой высадкой: триста человек сбивает с командующей позиции семьсот и единственно оттого, что каждый из них был твёрдо убеждён, что «англичанам с французами тут стоять не приходится», и он должен быть сбит.



Этим всё кончилось: 27 августа неприятель вышел в море. В ночи, когда он был в заливе, повсюду на протяжении до четырёх вёрст зажигали костры, и два человека ходили, как бы карауля бивуак. «Нас много», — хотели мы сказать.

В 1855 г. сверх всякаго чаяния порт был снят инкогнито в апреле месяце и перенесён в Николаевск. Подобной смелости не ждал никто. Пришёл корвет «Оливуца» и два транспорта, и всё, что было в Петропавловске, было нагружено на суда; лёд был прорублен, и эскадра вышла, рискуя ежечасно сделаться жертвой сильного неприятеля. Двадцать шесть судов неприятеля вошли для занятия порта, но уже было поздно — оставалось сжечь пустяго хижины. При этом они не совсем честно поступали — даже был украден огромный серебряный образ из церкви.

Вообще, все действия союзников в Тихом океане были рядом насмешек над самими собой. Несчастный Петропавловск стоил денег, людей, двух адмиралов (Депуант вскоре помер от преследований, упрёков и боязни общественного мнения); адмирал Stirling занимался японским трактатом и ничего не сделал; коммодор Элиот занимался канонадой по деревьям в Де-Кастри... За то и посмеялись над ними после войны, и довольно дерзко, например, когда «Аврора» вошла в Гонг-Конг, американский пароход вечером подошёл к английскому флагману и крикнул, что «русский фрегат “Аврора”, котораго вы три года искали, теперь здесь, и вас ищет». Посмеялись и наши по уходе эскадры, но уж немножко несовременно: английский флаг проволочили по земле на протяжении всей улицы...

Не записали англичане и французы ни одной блестящей строчки в истории своих флотов на счёт мизерных портов наших в Тихом океане...

Прогулка в Петропавловск вообще довольно приятна: сходите по верхней дороге по полуострову к седлу. Там стоят три старых шпилья — следы усиленных работ уже двенадцать лет тому назад, тут же стоит пробитый пулями памятник Лаперуза — просто деревянная колонка, обшитая железом, дальше пройдёте на вершину Никольской горы и полюбуетесь крутым обрывом — теперь историческим местом. Как-то приятно постоять на этой вершине — месте самага жаркаго дела; я готов был поклониться ей, как идолу... Дальше спуститесь вниз, пройдёшь по дороге мимо следов батарей пятой и шестой, пройдёшь к озеру, потом назад, и подойдёшь к пороховому погребу, обросшему травюю, но целому поныне. Около него две большия насыпи. На одной — чугунный

крест, приставлен к деревянному, и надпись: «Могила храбрых, павших при осаде порта 24 Авг. 1854 г.» остановит вас; на другой — деревянный крест с надписью: «Англичане и французы, убитые при осаде порта». Мир праху и тех, и других! Они прежде помирились, чем их оставшиеся в живых сослуживцы...

Потом пройдёте улицу. В саду капитана над портом стоит маленькая деревянная колонка (чугунная колонна. — *Ред.*) — это памятник Берингу; улица продолжается дорогой к кладбищу. На нём похоронен князь Максатов, единственная жертва из русских офицеров (всего убитых считают около пятидесяти); потом проведёте вечер в одном из семейств и вернётесь на корвет.

В одном из семейств, сказал я. С каким наслаждением я мечтал, выходя из Нагасаки, с которым мы сжились, как с родиной, об этом моменте, когда, кончивши эту грустную, безцветную кампанию в Камчатку, мы снова увидим Папенберг... Какое жестокое разочарование, какая сильная реакция — этот маленький печальный Петропавловск! Можно, скорее, питать отвращение к той же Японии: это тот безчисленный ряд плюсов, перемноженных друг на друга, которых результат обращает в себя один — только один — минус. Какое неподдельное радушие и гостеприимство мы встретили в его семействах, как глубоко впечатлилась эта «*sainte simplicité*», это отсутствие всякого пошлага этикета и натянутости в моей памяти...

Время мы проводили так, как не проводили нигде, даже в Нью-Йорке, потому что на воспоминание гораздо сильнее действует впечатление, какое производит место, чем самое место. Чем была хороша стоянка в Нью-Йорке, кроме того, что Нью-Йорк — великолепный город, и вы не лишены никакого удовольствия? Что у вас осталось в памяти от этой стоянки, кроме того чувства, что вы могли сделать всё, что приходило вам в голову? Очень немного, хотя и это немного в смысле реакции всего предшествовавшего, тоже было многим... Несколько вечеров, две свадьбы, пикники к так называемому «Светлому ключу» на полдороге в деревушку «Сероглазки» и прочее убили с лишком шесть недель, как одну. Благодаря нашей музыке, чуть ли не в первый раз порадовавшей Петропавловск звуками хора, хотя и плохаго, мы танцевали несколько вечеров до утра. Я, больше играя роль шпалер, наблюдал за «восьмёркой», той самой, в которой, как говорит г. Вышеславцов, разыгравшаяся обер-офицерская кровь отводит душу под мотив:

*На ноги поставила,  
Танцевать заставила.*

Это «lancier» не имеет конца; его можно танцевать хоть два часа, и ни в ней, ни даже во французской кадрили не услышите «a gauche, a droit», а уж прямо «вправо, влево, перебор дам» и прочее. Даже слово «promenade» какой-то чудак заменил «моционом», принимая его, должно быть, за чисто русское слово.

У нас было устроено подобие клуба; часто мы ходили туда в начале стоянки «выпить рюмку водки и закусить», но потом бросили. Это здесь называется «пятнадцать капель». Каждый американец знает эти слова по-русски, и каждый русский предлагает американцу «fifteen drops».

Были и поездки, например, на тёплые минеральные ключи (селитренные) по ту сторону залива, но оне не совсем удобны: уже на шлюпке приходится идти более десяти миль. На них я не участвовал.

Так как наше назначение было способствовать телеграфной компании (Western Union Telegraph Co), то мы ждали прихода директора ея полковника Buclay, который пришёл в конце стоянки на маленьком пароходе «Write». От него мы узнали, что нам надо идти в Гижигу, на случай, если мы будем нужны директору русской части телеграфа г. Абазе.

Эта огромная компания с капиталом двадцать девять миллионов долларов ассигновала до десяти миллионов на соединение Сан-Франциско с Николаевском с дозволения нашего правительства. Канат пойдёт по американскому берегу к реке Квихпах (оказавшейся гораздо громаднее, чем её знали) и по ней почти к Берингову проливу; там по дну к Анадырскому заливу, который она пройдёт опять по дну, и по северному берегу Охотского моря по рекам Анадырь, Гижига и Охотск в Николаевск. Дело нашего правительства кончить линию из Николаевска до Иркутска, а, следовательно, и Петербурга, и тогда депеши из Лондона в Нью-Йорк будут идти чрез Сибирь и Сан-Франциско. Работы начаты с обеих сторон; описи и промеры сделаны в прошлом году, и ещё года три, и Collins'a «Telegraphic Overland» осуществится.

С чувством самого глубокого душевного сожаления оставили мы Петропавловск 25 июля, и, взявши на буксир стоявшую с нами шкуну Danzig, на которой наш купец г. Ф. развозит грузы по Камчатке, собирая мех, и пошли вниз к Лопатке. Было тихо, и 27 июля, пройдя между третьим и четвёртым Курильскими островами (Парамушир и Оннекотан), мы вошли в Охотское море, бросили шкуну, и вскоре исчезло последнее, может быть самое тяжёлое, воспоминание стоянки, едва ли не лучшей за три года.

Мы вступили под паруса. Два дня имели штили, потом попутные *S* и *SO* ветра подгоняли нас очень хорошо. Погоды были очень плохи и часто туманны, так что последние четыре дня мы не имели обсервации. 31 июля скоропостижно умер матроз Мальцев, и на другой день был похоронен. 2 августа вечером развели пары, на другой день получили северный ветер, но скоро туман разчистился, увидали берега и вечером 3 августа бросили якорь в Гижигинской губе.

Стоянка в Гижигинской губе более чем неудобна. У устья реки, на которой стоит селение, выстроено нечто вроде маяка и несколько домов; от места, где встал корвет на глубине шесть с половиной сажений, в большую воду до этого маяка было тринадцать миль. От маяка же до селения считается пятнадцать вёрст. Здесь нам нужно было принять уголь со стоявшего барка телеграфной компании «Clara Bell», который мы видели в Петропавловске и который ушёл оттуда неделями двумя раньше нас. Кроме того, мы имели небольшой груз чая и сахара той же компании, который должны были выгрузить здесь. На другой день барк подошёл борт о борт, и начали грузить. Я поехал на берег с грузом чая к маяку.

Точно так же, как каждого, посещающего наши порта по восточному берегу Сибири, интересуют политико-экономические вопросы и будущность страны, так здесь каждый начинает следить за приливами и отливами, и, уже как следствие, заносится в вопросы физической географии. Шутка сказать! Тринадцать миль при волнении, противном ветре или штиле понтировать на берег на барказе, не имея ни малейшей надежды впереди посмотреть хоть на что-нибудь. Хорошо ещё, что погоды были хорошия. Я вышел около полдня с началом прилива и лавировал довольно долго, пока был ветер. Берега Гижигинской губы не высоки, но удивительно ровны и обрывисты. Они лишены всякой растительности, кроме травы: на всём видимом пространстве не видно ни деревца. В некоторых местах на обрывистых каменных стенах ея видны жилы каменного угля, никем, разумеется, не обрабатываемы; да и незачем. В самом деле, какая нелёгкая может принести сюда под 62° с. ш. грузиться углём, когда и к берегу нет приступу, и температура в августе месяце при самом ясном солнечном дне не превышает 12 °P?

Дальше на горах виднелся полосами снег. Я шёл ровно шесть часов и грёб вторую половину пути на две смены за неимением ветра, и это на барказе! Пристал я у устья реки. Тут стоят пять несчастных домиков, из которых один — лучший — выстроен

телеграфной компанией. Несколько дальше от устья берег круто подымается, и на возвышении стоит то, что называют маяком — шестисторонняя корзинка, сплетённая из гнилых брёвен, футов десять вышиною. Огонь тут жгут, только когда ждут судно, и то не обыкновенный маячный огонь, а костёр. Сама Гижига, судя по рассказам и снимку, превосходно сделанному исправником округа, не менее Петропавловска, имеет тоже около четырёхсот жителей и церковь — большую, чем там. Попасть в неё не было никакой возможности: надо было бичеваться вверх по реке на каком-нибудь несчастном вельботе собаками. И даже за большим разливом реки приходилось бичеваться людьми и идти против сильного течения около шести часов, и чтоб вернуться в тот же день, надо было пробыть там не более часу, и всё это для того только, чтоб увидеть то, что мы и без того ясно видели на рисунке, да и то пустое — в это время года все разъезжаются для рыбной ловли.

Гижига — одна из станций, чрез которую будет проходить телеграф. Жить здесь круглый год, должно быть, своего рода удовольствие: земля на глубине менее какого-нибудь аршина, замёрзшая вечно. Температура зимой (не в самой Гижиге, правда, здесь не бывает ниже 30 °R) доходит до 50 °R, и страшные пурги свирепствуют чуть ли не каждую неделю. Продовольствие, как и в Петропавловске, привозное; еле-еле картофель есть. Надо сильно веровать в гигантский успех компании, чтоб жить здесь, имея хоть каких-нибудь средства жить в другом месте. Время, по рассказам, здесь проводят, как и в Петропавловске. Иногда собираются вечера, и под звуки скрипки и балалайки откалывают нескончаемую восьмёрку.

В селении у маяка мы видели несколько коряков; они смуглы, как камчадалы, носят длинные волосы и ходят в меховых платьях, вроде китайских кафтанов, и в торбасах. У одного я видел выбритую макушку. Они, говорят, фанатики в своей религии: казнят смертью за преступления вроде прелюбодеяния, приносят в жертвы собак и прочее. Говорят, жилища их — вещь очень интересная: в них нет входа, а нужно лезть сверху чрез какой-то раструб, и зачастую прямо на костёр. Встречаются здесь иногда чукчи, народ кочевой, мало разнящийся от коряков языком и религией, и всем, но злейшие их враги; они не признают никакой зависимости и считают себя полными хозяевами всех мест, где живут: забираются к корякам и распоряжаются их имуществом, как своим. Ясака они знать не хотят. Правда, те из чукчей (коряки все платят), которые чем-нибудь занимаются поблизости русских

поселений, уже платят, но большинство живёт, не имея никакого сношения с русскими. Их-то сопротивления при рубке леса и проводке телеграфа и опасалась компания (для чего, кажется, и хотели присутствия русского военного судна), но они оказались довольно гостеприимными и внимательными.

Встречаются, говорят, здесь и ламуты — это ближе к гилякам, и физиономии их свидетельствуют о китайском происхождении, и иногда тунгусы, что, говорят, одно и то же (ламуты, кажется, местное название тунгусов), но об этих всех народах не могу ничего сказать, ибо не видел. Главное богатство этих племён — олени. Многие чукчи владеют громадными стадами и отвечают ими на подарки нашего правительства, состоящие из табаку.

На другой день при полной воде, имея попутный отлив и свеженький фордевинд, мы пришли на корвет, почти невидимый с берега, немного менее чем в два часа. Наше назначение оказалось в Охотск и оттуда в Де-Кастри.

6 августа кончили уголь и 7-го снялись с якоря. Первые двое суток шли под парами, и ветер, как нарочно, менялся вместе с переменою курса и норовил непременно дуть в лоб. 9-го вступили под паруса. Четыре дня имели штили и маловетрия и почти не подавались вперёд, пока хороший *NO* не подогнал нас. 14-го развели пары, и вечером, не имея весь переход обсервации, подошли к берегу и бросили якорь. Сделали три выстрела ядрами и жгли фальшфейера, но мы были в тридцати милях от рейда. На другой день снялись и в девять часов бросили якорь на охотском рейде в трёх милях от города.

Собственно говоря, охотского рейда не существует: это открытое море. К нашему счастью, был штиль и хорошая погода, но всё-таки на глубине четырёх саженей в малую воду нас покачивало. Самый город лежит на низменной косе, образованной берегом моря и рекой, очень широкой в устье, поворачивающей от бара под очень небольшим углом к берегу. Бар ея четыре с половиной фута в малую воду, и четырнадцать футов — в большую, так что при тихой погоде, несмотря на огромные буруны по обе стороны, шлюпка безопасно входит в реку во всякую воду. Для показания воды на баре устроена на берегу мачта, на которой шарами и флагами показывают глубину. Вход и плавание по реке облегчено створами и голиками.

Самый город состоит из печальных домиков, большею частью крытых корой, и множества пустых, без окон и дверей, но очень раскинутых, так что он занимает довольно большое пространство.

Есть и хорошие дома, даже крашенные, но мало. Лучший дом, как и почти везде в этих отдалённых и заброшенных местах — это казарма. Здесь тридцать человек казаков. Всё народонаселение считают в сто пятьдесят человек. Посреди города стоит церковь с шпилем, хорошо видная с рейда; она гораздо больше и лучше, чем в Петропавловске, но не скажу, чтоб была богаче. Есть какая-то беседка, окружённая оградой, — заброшенная и пустая: здесь прежде был публичный сад. Вообще, Охотск, как и Петропавловск, был прежде и больше, и лучше: здесь была станция Российско-Американской компании, здесь прежде строились и суда. Экспедиция Беринга строила свои суда здесь, а теперь, хотя и есть маленькие следы прежнего, так сказать, процветания, но как-то и верится с трудом. Есть тут и лавка — часть огромного сарая, есть подальше и большой «балаган» для сушения рыбы, есть и скот очень порядочный и втрое дешевле, чем в Камчатке. Растёт и зелень: капуста, морковь, картофель и прочее. Хлеб не родится; всё привозится или морем из Николаевска, или сухим путём из Якутска. Сообщения на оленях или собаках.

Туземцы-тунгусы большею частью говорят по-русски, по крайней мере, больше, чем гижигинские коряки; но это верно только в городе. Вот всё, что я успел узнать в трёхчасовое пребывание на берегу.

Охотск — станция телеграфа, и мы имели сюда тоже маленький груз чая и сахара и сгрузили его тотчас по приходе в полную воду. Вечером 15-го же развели пары и снялись с якоря для следования в Де-Кастри чрез Лаперузов пролив.

Утром 16-го, отойдя около ста миль, прекратили пары и вступили под паруса. Тихие попутные ветры сопровождали нас первые дни. 17-го, идя под всеми парусами при тихом *NW*, увидели судно и подошли к нему. Встретить судно в Охотском море — явление довольно редкое, и, так как оно шло со стороны Аяна, то мы были убеждены, что это наш старый знакомый *Danzig*, и не ошиблись. Ф. сообщил нам, что, по письмам, в России ждут войны. Можете себе представить воинственное настроение духа в кают-компании... Бедный *La guerriere*! На него обрушились все воздушные ядра и бомбы наших погребов, так как это единственное судно французов в этих морях, которое бы могло с успехом померяться с нами силами. В самом деле, в этих морях у французов и англичан плавают такой хлам, что хоть прямо на кладбище сдавай: и гальюны, и раковины с окнами, и чего тут нет! Недаром про *Leopard* на вопрос, когда он спущен (1842 г., кажется), англичане

говорили: «O she is not a very old one». Но воинственное настроение духа, которое может вспыхнуть от малейшей искры, и которым мы справедливо можем гордиться, так как в этом настроении мы яснее всего чувствуем всю святость нашей службы, также остыло, как и всякое развлечение в море, хотя не так скоро, и все-таки сильное влияние окружающего моря опять втянуло в однообразие и скуку корветской жизни.

19-го умер скоропостижно матрос И. Соколов. Опять это печальное отпевание, приспущенный флаг, звуки похоронного марша, и последний всплеск воскрешают всегда забытые тяжёлые чувства... И это уж девятый!

Ветер перешёл в *SW*, а потом в *SO*, но дул тихо, и мы лавировали, пока при хорошем *SO* не спустились в полветра 27 августа. Ветер был не в шутку хорош, и когда 28-го мы спустились в пролив и проходили в виду острова Монерон, ход доходил до двенадцати с половиной узлов при бом-брамселях и лиселях. Когда мы привели на *N* при перешедшем в *O* ветре, мы взяли три рифа у марселей, но шли десять узлов. Во сколько же раз нужно больше парусности, чтобы увеличить ход на два узла? По этому можно судить о подобном вопросе, так как ни ветер, ни волнение не переменились. Редко увидишь такой быстрый переход от лиселей к глухо зарифленным марселям! 29-го вечером развели пары и 30-го утром при том же хорошем *O* встали на якорь в Де-Кастри. Тут стояли лодки «Соболь» и «Морж» и под парами английский корвет *Scylla*, иллюминированные флагами, как и мы, по случаю дня тезоименитства Его Величества.

*Scylla* ушёл в море в тот же день. Говорили, что офицеры его гуляли по всем просекам до Кизи и подымались до Мариинска, а командир и двое офицеров ездили в Николаевск. Дорогие и редкие гости! Мы, русские, зная и язык, и всё — не гуляем по просекам до Кизи, а они — извольте видеть — прогуливались для удовольствия! Как же! Уж, верно, они не забыли своё «time is money». В тот же день ушёл и «Морж» в Николаевск с нашими офицерами.

В посту несколько изменилось, то есть не в посту, а над Лаперузовой аркой. К лавке американского купца прибавился домик с кеглями и бильярдом (каким уж, не будем говорить). Изменение небольшое, но всё же лучше, чем ничего. На обсерватории прибавились сараи, и большие. В нынешнем году было зафрахтовано двадцать судов и понадобилось большое помещение. И Николаевск, говорили, расширился: несколько улиц очищено от пней и народонаселение поднялось до шести тысяч.



Стоянка сначала была хороша: тёплые, ясные дни, а потом испортилась. 5 сентября заревело от *NO*, и не в шутку: порывы были штормовые, и мы развели пары, чтоб переменить место, спустили верхний рангоут и оставались на двух якорях. Волнение было самое подлое: качало, как в море, орудия закреплены по походному, а в порта запасных якорей вливалась вода. Ушедшая накануне в Николаевск лодка «Соболь» вернулась под фоком. В море должно было быть невесело.

8-го умер на берегу матрос Сидельников. Он был уволен на берег и опился. Верно, обошлось не без китайского сам-шу. 8-го же ночью пришёл «Манчжур» с нашими офицерами, а 9-го утром «Японец». Мы приняли с первого груз для доставки в Владивосток и вечером 10-го под парами снялись с якоря и пошли в Дуэ. На этот раз негостеприимные для судов берега Сахалина обошлись не так, как в прошлом году. При свежем и даже крепком *SO* мы прошли шестьдесят миль расстояния в пятнадцать часов ходу. В три часа пополудни 11-го бросили якорь и послали шлюпки за шаландами, выгрузили одну, но шлюпки еле-еле выгребали, буксируя трое одну шаланду, и ветер с берега скрепчал ещё так, что прекратили нагрузку и спустили брам-стенги. На другой день пополудни стихло. Начали грузиться и, работая почти всю ночь, кончили к полудню. 14-го снялись с якоря, и так как всякое плавание оканчивается приходом домой, то мы и отправились домой, то есть в Нагасаки, но *via* Хакодате и Владивосток.

Вечером 15-го вступили под паруса; имели сначала *SW* и *SO*, а потом хороший *NW*. 20-го утром бросили якорь на хакодатском рейде, продержавшись всю ночь за темнотою в Сангарском проливе в нескольких милях от входа. Это в шестой и последний раз. Хакодате не изменился, и даже ничего не сгорело в нашем консульстве.

Но спешу сказать: двести с лишком лет тяготел над Японией закон знаменитого Гонген-Самы, если и нарушенный раз сношениями с европейцами, но всё ещё уединявший Японию от прочаго мира, — и вот он невозвратно рухнул. Японское правительство и аристократия убедились, наконец, в буквальной невозможности отделаться от европейцев и решились отказаться окончательно от всякой надежды. В июле нынешняго года вышло за санкциею микадо разрешение косичкам оставлять замкнутые пределы своего отечества и знакомиться с прочим светом. Этот великий шаг — есть первый шаг к окончательному открытию Японии, и надо надеяться, что недалеко то время, когда они бросят своё глупое

упорство и корни европейской цивилизации привьются к этой, пока бесплодной, почве.

Не знаю, каково было свидание двух вопросительных знаков японских величеств, но результат был тот, что микадо приказал взыскать с князя Ногато за его дебоши в Симоносаки, и тайкун потребовал от него, во-первых, присылки голов трёх командующих его силами, во-вторых, уступки в виде наказания части его территории, и, в-третьих, сдать княжество своему сыну. Первое требование было немедленно исполнено, а на два вторых он наотрез отказался, и вот кипит война тайкуна, проживающего всё ещё в Осаке и Ногато, и ходят слухи (оказавшиеся совершенно верными) о смерти Его Величества. Ходят даже слухи о раздорах претендентов на тайкунский престол, в которые вмешали князя Сатсума и многих, несмотря на то, что законные права принадлежат молодому князю Мито — Хтоцубаси. Мы, кажется, не достойм в Японии, чтобы узнать, какой оборот примет вся эта галиматья, а потому оставим их всех в покое.

Утром 22 сентября снялись с якоря, и, выйдя из Сангарского пролива при попутном *O* ветре, вступили под паруса. Ветер менялся чрез *S* в *SW* четверти, и 23-го развели пары, а барометр страшно понизился. Утром 24-го едва выгребали против риф-марсельного *WNW* и поставили марселя в три рифа. Мы прокачались до вечера 25-го, когда развели пары при ещё не совсем стихнувшем ветре, но на другой день стихло, и вечером мы бросили якорь на владивостокском рейде. В этот третий и последний раз мы увидели Владивосток гораздо оживлённее. Там, где прежде стоял десяток манзских юрт, толпилось огромное количество китайских шлюпок и на берегу были большие склады морской капусты. Мы насчитали сто восемьдесят шлюпок, а сколько их ещё было на промысле! Два купеческих английских судна вошли вместе с нами, чтобы грузиться капустой, а с льдами китайцы опять уйдут в ближайший город по корейскому берегу. Наконец начинает появляться жизнь — хотя и не в больших размерах — в безжизненных доселе местах! Всё лучше, чем ничего.

Сгрузивши то, что приняли в Де-Кастри, мы снялись с якоря 29 сентября, и вскоре, отойдя от берега, вступили под паруса. 3 октября *W* ветер начал сильно свежеть и разразился штормом, переходившем в *NW*. Опять мы вспомнили что-то отдалённое; опять глухо зарифленный грот-марсель и фока-стаксель, спущенные брам-стенги, качка до русленей на двадцатифутовом волнении и задние тали. Всего этого вполне мы не испытывали давно...

Только 5-го стихло, и мы получили попутные ветра *NW* четверти; пополудни 7-го развели пары, и на другой день пополудни же бросили якорь на Нагасакском рейде. Адмирал и «Изумруд» были там. Закипели приготовления к обратному пути, к которому мы получили приказание готовиться: тянулись, красились и прочее.

Итак, мы оставляем Нагасаки и Японию. Нельзя сказать, чтоб ничего не переменялось за эти два года; и *store*'ы лучше и больше, и освящение в Оре, и больше хороших пристаней, и прочего, но особенно замечательного ничего нет.

5-го ноября мы, наконец, вышли. Кто был рад этому, кто совершенно равнодушен, а может быть, были и такие, в воспоминании которых осталось несколько светлых минут... ведь в душу не влезешь.

### Обратный путь

И вот нам опять предстоят переходы в двадцать, тридцать, сорок дней, но уже такие, где каждая сделанная миля — безвозвратна и более и более приближает нас к известной цели. Мы идём хорошо, с прекрасным свеженьким *NW* муссоном; что же я вам буду рассказывать? Об однообразии морской жизни? Но, во-первых, я уже жаловался на неё, а во-вторых, согласитесь, что вы в сотый раз читаете эти жалобы; а потому лучше расскажу-ка я вам о разнообразии морской жизни, то есть не жизни собственно, а службы, потому что это совсем не одно и то же. Разнообразие это зависит от... обстоятельств, конечно, но и ещё от ноги... что, впрочем, тоже обстоятельство. Это последнее и есть настоящая причина разнообразия, а потому требует объяснения. Кому неизвестно, что человек может, проснувшись, встать на правую ногу и левую ногу.

Не знаю, насколько это справедливо и какому закону природы мы обязаны за это, но, говорят, что в первом случае человек проводит день как человек: не особенно весел, не особенно скучен, делает и дело, и глупости, и прочее, а во втором — он с раннего утра начинает огрызаться, лаяться, ничем не доволен, что не скажет и не сделает — глупость и т. д. Прибавьте к этому, что привычка — вторая натура, а, следовательно, можно привыкнуть вставать на левую ногу, и горе тому, кто заразится этой печальной привычкой. Это обстоятельство, решительно не обращающее на себя внимание в одном человеке, «невеликой птице», имеет значение в человеке «великой птице», или в обществе. И в море, где само общество придирается к случаям, чтоб найти тему для разговоров,

все эти ноги обращают на себя сильное внимание и составляют едва ли не единственное развлечение.

Но всё это игрушки. Приступим к делу. Положим, что вы поступили на службу. Что это значит? Что вы «отдались на служение отечеству на морском поприще во имя чести русского флага и имени и на основании имеющихся гражданских и морских законов и законов здравого смысла». Прекрасно. Вы поступаете на судно не совсем как в лес, но на службу — почти как в лес. «Читайте Морской устав, — говорит вам начальник, — там вы найдёте ваши права и обязанности, и, исполняя их, заслужите имя честного офицера». И вот вы прочли и перечли Морской устав и начинаете службу. Но скоро это не удовлетворяет вас, и вы хотите видеть и кругом себя исполнение смысла устава, и вдруг — иногда волею случая, задаёте себе такой вопрос: кому принадлежит интерпретация буквы этого устава? «Начальнику», — говорят вам. «И здравому смыслу», — прибавляете вы про себя, и опять вдруг ни с того ни с сего западает вам в голову вопрос: всегда ли это одно и то же? Не принимая на себя обязанности решать этого вопроса, вы продолжаете служить, как и все, и если видите кругом лицепрятие, пристрастие — эти главные нарушения смысла устава и первый источник этого нарушения, — то привыкаете, не обращаете на них внимания и не принимаете ничего близко к сердцу. Но вот начинаются казусы: вы начинаете приходиться первым в голову начальнику, и имеете это счастье всегда, именно тогда, когда на основании здравого смысла вы меньше всего этого ждете, и вы начинаете нести лишнюю, неочередную службу. «Как?! Что такое?! — восклицаете вы. Что значит лишняя служба? Да на это вы и служите! Разве может быть что-нибудь лишнее там, где вы в каждый данный момент обязаны быть готовым беспрекословно выбежать на службу? Что за мелочность? Разве трудно отстоять лишнюю вахту?!»

Всё это прекрасно. На физический труд службы никогда и никакой честный офицер не будет жаловаться, но если это затрагивает его самолюбие? Тогда что? Или это, может быть, вы назовёте мелким самолюбием, которое может быть задето тем, что, например, забудут, что вы делаете то-то, когда давно пора прекратить это «то-то»? А потом говорят: «Что за пустяки, эка трудно! Значит, уж такая судьба, а кому неизвестно, что судьба-индейка». То-то, что она только индейка, и незачем ей навязывать другой роли.

Но ограничимся этими несколькими словами обо всем этом и посмотрим, какое значение имеет личный состав кают-компа-

нии, и тогда мы лучше увидим, чем питается жизнь офицера для того, чтобы не совсем лишиться возможности жить не одним брюхом. Между офицерами бывают: во-первых, «лихие» — это самый смешной и опошлившийся тип. Представьте себе молодого лейтенанта — брюнета или блондина, это всё равно, но непременно порядочного роста, с усами и глазами, выражающими... впрочем, очень мало. Ему сейчас на вахту. Он шагает задумчиво по кают-компаниям и чрез каждую минуту поглядывает на часы. Погода пасмурная, идём бейдевинд, вестовой его стоит с дождевым пальто, и вот он слышит всем надоевшие восемь склянок, быстро выходит за дверь и одевает пальто. «Поправьте погоду», — кричат ему вслед. «О, уж мы на брасах не прозеваем», — отвечает он басом или много-много баритоном и, как бомба, вылетает наверх. Вахту он принял педантически исправно: не забыл ни воды в трюме, ни есть ли на баке ничего; и, поворачиваясь в обе стороны, гимнастическим шагом гуляет по мостику. Но вот ему, действительно, кривая вывезла: погода поправляется, ветер отходит, он привёл на румб и с нетерпением ждёт седьмого румба.

«Булиня раздернуть! — раздаётся с мостика. — На контрбрас на правую!» И, кажется, вся внутренность его перевернулась, глотка готова была разорваться, и все силы неба и ада хотел вызвать этот громовой голос. Герой наш знает тысячу и один узел, семьсот кнопов, четыреста сплесней и прочее, и прочее. Он очень любит парусные и шлюпочные ученья, бегаёт для удовольствия на марс, составляет «пикники» менять крьюсель, командует глоткой, пародируя английских боцманов, даже когда посылает очистить вымпел, имеет морской глаз, то есть видит то, чего другие не видят, и смотрит в трубу левым глазом, потому-де у истаго моряка оба глаза хороши. Говорит только о снастях и с педантической аккуратностью считает минуты и секунды каждого маневра, даже готов выцарапать глаза всякому, кто скажет «у нас на таком-то фрегате (что твои “у нас в Париже”) это делалось пятью секундами раньше», и прочее, и прочее.

Но что же тут смешного? — спросите вы меня: командовать нужно громко и коротко, так как от команды много зависит и маневр, и быстрота, с которою принимаются за него матросы. Знать узлы и кнопы очень полезно и необходимо, «морской» разговор в кают-компаниях развивает навык в молодых офицерах... Всё это очень хорошо, и против этого нет ни слова, я далёк от той мысли, что эта «лихость» унижает офицера, и даже сам умею командовать «на контр-брас!», может быть, не многим хуже «лихачей», то

есть, виноват, «лихих». Но вот беда-то в чём: в этом видят всё значение, весь смысл службы, апогей развития служебных способностей... Вот что горько-с! Сделайте этого офицера представителем нации за границей и... что будет — вы сами знаете. Поручите этому офицеру дело, требующее не одного навыка и знания брасов, и вы не будете уверены, что из поручения выйдет прок... И вот, благодаря этим личностям, вы слышите в кают-компании сегодня — о тревоге, завтра — о повороте, послезавтра — о шквале... Разве это не разнообразие?

А по вечерам, при лампах, за бутылкою пива вы слышите назидательные речи другого свойства офицеров... Как бы их назвать? «Тёртыми» разве. «Что уж тут толковать, — говорят они, лукаво прищуривая левый глаз и медленно покачивая головой, — знай помалчивай. Ведь уже самое большое, что в рожу плюнут, а ведь на это есть платок. Лучше береги копейку — в Кронштадте пригодится, и т. д.» Эти господа очень запасливы: они всегда имеют своё пиво и соду, табак у них из Кронштадта, а бывает, что и попроще запасы в виде «предметов роскоши», да уж об них умолчим лучше.

А вот и ещё тип офицера, но отвратительный и, к счастью, очень редкий. Назвать их самое лучшее «фидонками». Вот, посмотрите, он ходит по мостику: он в тёмно-зелёном сюртуке с пятидюймовыми фалдами, в белом, как снег, воротничке с голубым галстуком и изумрудной булавкой; башмаки — вылакированы, на нежных ручках, тоже белых, как снег, — палевые перчатки, усы и бакенбарды причесаны лучшим парикмахером de Paris. Одним словом, он готов в любой салон, хоть на бал к какой-нибудь княжне Зизи, но это в море, в подозрительную погоду и будничнейший день. А на якоре, в хороший день и праздник, я не берусь рассказывать все тонкости этого туалета, потому что мало смыслю по этой части; тут нужно будет разбирать по волоскам, от головы до ногтей (обточенных миндалиной), что довольно трудно и скучно. «Апполон Перфильич! — говорит ему другой офицер (из «обыкновенных»). — Пойдёмте посмотреть переделку в коридоре вала». — «Фи! — отвечает он, — очень нужно мараться!»

Видите-ли, какая смесь «племен, наречий, состояний»? Разве всё это не делает разнообразия?

Но я начал с того, что мы шли хорошо с *NW* муссоном, довольно свеженьким. Ветер этот, как и следовало ждать, перешёл в *N* и *NO* и дул почти весь переход. Несколько дней он просто гнал нас, но 13 ноября скрепчал до того, что давал до тринадцати узлов

ходу. Утром 14-го, будучи недалеко от островов и рифов и имея дурную погоду, взяли все рифы у марселей, закрепили фор-марсель и крьюсель и привели бейдевинд на правый галс. Так мы пролежали два дня, и ветер переходил к *SO*. Волна вливалась в корвет, и была подлейшая погода. Вот вам и тропики!

16-го опять спустились и снова получили хорошие *NO*. Около полудня 16-го же прошли в виду острова Highrock. Утром 22-го развели пары и в два часа пополудни вошли в Банковский пролив. По берегу острова Банки ясно различали голландское селение с маяком; берег же Суматры видели не иначе, как подойдя к нему настолько, что едва различали берега Банки. Кажется, и широк пролив, да всё не хвалят его. Тут встречалось множество судов: голландских, английских, французских, испанских; видно было, что приближались к большому центру Малайзии. Вечером встали на якорь. Другой день шли проливом и вечером опять встали на якорь, выйдя из него, а 24-го пополудни бросили якорь на рейде Батавии. Тут стоял брандвахтой парусный голландский фрегат под флагом начальника морской части здешних колонии контр-адмирала Фабиуса и несколько пароходов, переделанных из купцов.

Батавия, находясь на северном берегу западной оконечности Явы (широта  $S 6^{\circ}$ , долгота  $O 107^{\circ}$ ) и, следовательно, на перепутье судов, идущих Зондским проливом, сделался центром торговли Малайзии и не мог не развиться, хотя голландцы колонизацией не могут да и не станут хвастать. Основанный ими в 1619 г., он имеет более ста двадцати тысяч жителей, и теперь столица всех здешних голландских колоний. Рейда у него нет. Он что-то слегка смахивает на Дуэ; на нём и покачивает порядочно. Большое волнение и дальность от берега делает стоянку здесь очень и очень непривлекательною, да к тому же она ничем и не удовлетворяется. Для доказательства этого, по-видимому неосновательного, заключения пойдёмте со мной на берег на три дня, конечно, в первый и последний раз. Спуститесь в шлюпку по способу сверчков, так как нижняя площадка трапа от сильного жара, должно быть, постоянно купается, да ещё иногда и ныряет. Возьмём курс на белый маяк и будемте к нему идти минут двадцать. Несколько раньше маяка вы входите в канал длиною в две английских мили, прямой, широкий и составленный двумя низенькими каменными молами, выстроенными, конечно, по известному правилу «чужими руками». Тут вы видите и килёванные суда, и явайския шлюпки с согнутыми вверх и заострёнными носом и кормой, но великолепно ходящими, и группы малайцев, а подчас услышите

и убийственную вонь какого-то растительного масла. По нём можете встретить иногда и небольшие пароходы: он довольно глубокий (девять футов).

Каналом этим вы идёте довольно долго и, наконец, пристаёте к таможене. Тут оканчивается то, что называют нижним городом. Не останавливайтесь ни на секунду, чтоб потом не иметь дела с докторами. Здесь вам предлагают свои услуги множество колясок, запряжённых парой очень миниатюрных лошадей. Вы приказываете везти себя в отель, заранее рекомендованный всевозможными поставщиками и прикащиками, и едете по прекрасным дорогам вёрст десять. Сперва вы видите что-то похожее на город: дома составляют улицы, магазины, лавки и прочее, а потом сады, сады и сады, и в них белые дома и безчисленное множество отелей — это и есть самый город, или верхний город. Вы ждали чего-то особенного: пальмовых алей, фруктовых садов, самых редких деревьев и прочего и точно видите — по канаве всё тянутся пальмы, дальше точно алей и т. д., но всё это вам кажется очень обыкновенным и естественным, и вы ждали ровно втрое больше, судя по рассказам и описаниям...

Чем же тут восхищаться? Что же тут восхитительного, что в тропиках растут пальмы, а у нас на севере — берёзы? Всё это так просто, что не советую вам верить в описания волшебной красоты тропической природы и рисовать себе разныя роскошныя картины. А фрукты! Скажете вы: мангустаны, ананасы, бананы, рамутаны так и просятся сами в рот; так целыя улицы и разставлены лотками с фруктами... Всё это очень заманчиво, да чёрта ли в них проку, когда именно там, где изобилуют все дары тропической природы, и нельзя не только без меры наслаждаться ими, а и просто употреблять их, как по всему остальному свету, но непременно заключить свою... жадность, если хотите, в самыя тесныя рамки. В том-то и горе, что всё так устроено на белом свете, что там, где изобилие всех благ земли, там их и не смей трогать, а где можно без малейшей боязни лихорадок и прочаго добра есть плоды, там только приходится мечтать об них и думать про себя: «То ли дело Батавия!» А попали опять в неё, невольно вспомнится дедушка:

*Хоть видит око,  
Да зуб неймет.*

Итак, Батавия не город, а сад, которым решительно нечего восхищаться. Каждый дом стоит, окружённый садом, и таким образом занимает место полдюжины домов. Дома эти, конечно, тропической постройки и, конечно же, все белыя без малейшаго исключения.



Есть канавы, площади, казармы и прочее, но смотря на всё это, вы поверите, что «les hollandais n'aiment pas a se depecher» и спят более чем пятнадцать часов в сутки. Дайте-ка это место американцам или англичанам — то ли бы было в двести пятьдесят лет!

Но обратимся к самой Батавии и жизни в ней. В Батавии есть два места, стоящие осмотра: это малайский музей и зоологический сад. Первый — около самого отеля, где мы остановились (Marine hotel), а потому мы пошли туда пешком. Там много различных оружия и скульптурные памятники явайцев и малайцев, решительно ни на грош неинтересны для тех, кто не намерен в три дня изучить тех и других «айцев», но что интересного — это шеренга черепов всех здешних племён, в том числе и орангутангов, и явайские музыкальные инструменты. Это — ряды медных или деревянных брусков, наложенные на ящики или брусы, ударяя по которым получаете всевозможные звуки, которых нельзя упрекнуть в диссонансе; этих пианин очень много. Ещё замечательны громадные металлические литавры, из которых некоторые производят звук, действительно способный навести панический страх. За всем прочим от музея мы ждали гораздо больше; и музея, а не сарая.

Затем мы поехали в коляске в Menagerie. По дороге всё тот же город. Проезжаете площадь с колонной, на которой лев — это Ватерлооская площадь. Тут по воскресениям играет хороший хор голландской полковой музыки (большая часть здешних войск — туземцы). Ещё памятник какому-то генералу, убитому на Суматре; скверные лавочки (кстати, в Батавии трудно купить что-нибудь порядочное, а если отыщете, то напрасно, потому что голландцу, который должен пятнадцать часов спать, всё-таки нужно make money, а, следовательно, он рассчитывает, чтобы было короче, и потому дерёт втридорога против любого места) и, наконец, проехавши минут двадцать, мы останавливаемся у сада. За вход — флорин (пятьдесят две копейки, ходячая голландская монета; она иначе называется «гульден», а малайцами и китайцами переименована в «рупии» — английскую ост-индскую монету). Мы входим в ожидании чудес: в странах, близких Индии, в землях аллигаторов, птиц и обезьян, в соседстве Суматры, кишачей слонами, какой нужно ждать зоологический сад? Да уж, видно, так на роду написано шаутбейнахтам (контр-адмиралам. — *Ред.*) — за всё приняться и ничего не сделать. Всё, что здесь увидите, можно найти во всяком зверинце: маленький слонёнок, три барса, орангутанг, несколько обезьян и птиц, тапир, черепахи, дикобразы, и...

комары и мухи. Есть тут большой красивый дом с refreshments и фруктами, вот и всё.

Китайский и малайский кварталы грязны и воняют. И... да что, прости Господи, говорить об них. Раз пройдёшь мимо, и опи-сывай, как знаешь. Послушайте лучше, как живут в батавских отелях (отельная жизнь сильно развита). По утрам встают рано — часов в шесть и идут под прекрасные души пресной воды. Затем одеваются, очень оригинально: китайская кофточка без рубахи, широкие индийские штаны и китайские башмаки на босую ногу. Удлините немножко кофточку, и вы получите дамский костюм. До полдня время идёт в кейф, и «on profite de la fraicheur» — на креслах (впрочем, рано утром делаются и визиты, и ведутся вся-кие дела). Завтракают в полунеглиже, затем, конечно, спят, и ча-сов в шесть вечера — на веранду при зажжённых лампах уже является публика в чёрных фраках, дамы в великолепных платьях, и толкуют до рынды к обеду. Стол по-английски, но не англий-ский, а после, потолковав ещё часа с полтора, опять отправляются в business, то есть спать (вечером тоже делаются визиты). К обеду много приезжают в отели; здесь обыкновение ездить и ходить с непокрытыми головами, конечно, не днём в жару, когда, впрочем, и гуляют одни только малайцы, которым решительно всё равно: жарко или холодно. Приезжает и офицерство: они в форме на все пуговицы, кроме трёх средних, фалды — пять дюймов, садятся и встают по приёмам... С обезьянами мы слишком знакомы, а вот и оригинал; *du sublime au ridicule il n'y a qu'un pas*. До обеда много гуляют; гуляя, вас поражает ужасное количество женщин, и белых, и креолок (впрочем, не выдерживающих самой снисхо-дительной критики), и детей.

Позвольте ещё раз удариться в поэзию, право, в последний. Рисуйте себе в комнате гостиницы с открытыми окнами — моря-ка (*ex officio*) за преферансом и пивом, внимательно наблюдаю-щего в комнату *vis-a-vis*. Там при зажённой лампе у стола сидит пожилая женщина с шитьём, рядом девушка с книгой, а в углу — другая за фортепиано оглашает отель давно не слышанными зву-ками. Отец у бюро сидит за бумагами, а пред ним рисуется его сырая каюта, вечные свистки и склянки. А карты, давно уже сдан-ные, тщетно ждут разбора по мастям... Не правда ли, такая карти-на так и просится в стихи?

Но, довольно. Чрез три дня, 28 ноября, я воротился на корвет на пароходике поставщика, и того же дня мы развели пары и пошли к угольному складу на маленьком островке около адмиралтей-

ства, милях в четырёх от якорного места. У пристани принимал уголь голландский корвет, и мы бросили якорь — ждать его. На адмиралтейском острове в плавучем доке стоял другой корвет. На следующий день голландец отошёл, и мы подошли к пристани и начали погрузку. Угольный склад очень велик и хорош, сортировка угля — ещё лучше. Паром соединяет оба острова, но некогда было осматривать другой. Грузили малайцы, наши не перенесли ни уголька. 2 декабря отдали швартовы и под парами перешли на рейд. 5-го в семь часов утра корвет посетил контр-адмирал Фабиус и 6-го утром мы снялись с якоря для следования на мыс Доброй Надежды. В тот же день прошли Зондский пролив и в нём островок Button — чистейший Папенберг, а, следовательно, воспоминание навсегда минувших дней, и Анжер. Утром на другой день вышли в Индийский океан.

Перехода, как водится, мы и не ждали хорошаго. Имея штиль и маловетрие, мы под парами спускались к югу в поисках пассата до 8 декабря, когда задуло что-то вроде ветра от SW; прекратили пары и ступили под паруса. Но это оказалось не более как насмешка: паруса захлопали и прохлопали ровно сутки, когда, не имея ни малейшаго права надеяться на ветер, мы снова развели пары и шли до утра 10-го; тут опять вступили под паруса при тихом SW, который, впрочем, не замедлил перейти в SO. Утром 12-го, наконец, получили пассат, узлов на шесть, в широте около  $13^{\circ} S$ , долготе  $102,5^{\circ} O$ . Сначала тихий, он постепенно усиливался, и лучшие плавания, не превышавшие, впрочем, двухсот десяти миль, за одним исключением в двести тридцать, мы имели между  $80$  и  $70^{\circ}$ .

Этот переход, памятный для служивших на корвете, был самый тяжёлый за всю кампанию и стоил всех наших переходов, и то уже замечательных. Его нельзя вспомнить без самага тяжёлага чувства, без какого-то безотчётнаго отвращения и даже страха. Стоянка в Батавии и спуск команды на берег разразились эпидемией тифозной лихорадки, начавшейся после первых же дней, проведённых в море. Ничто, кажется, не в состоянии так уронить духом команду, так скверно настроить её, как эти жертвы, принесённые за стоянку в едва ли не подлейшем месте земнаго шара. Не говоря уже о матросах, у которых на руках умирают, может быть, лучшие друзья, родные, земляки, у которых с каждым днём является новый больной, сознательно отдающий себя на произвол судьбы, без надежд, без возможности заглянуть вперёд, возвращаясь на родину, — эта эпидемия сильно действовала на всех без исключения, хотя из офицеров ни один не заболел, кроме лёгких случаев

до открытия серьезной болезни на корвете. Команда до того упала духом, что был случай, что когда одному из больных предложили что-то, он прехладнокровно отвечал: «Всё равно! Не сегодня, так завтра шабаш».

Число больных немного не дошло до пятидесяти. 20 декабря умер матрос Хохлов, 21-го — Яковлев и Богданов; похоронили всех трёх вместе. 25-го — Бараксин, 31-го — Можегов, 1 января 1867 г. — Кокорев и Каменберг, 14-го — Дружинин, и это не все ещё. Праздников как будто и не было; едва ли кто и заметил их. Пред торжественными молебствиями в Рождество и Новый год надо было отпеть сперва первый раз одного, а второй — двух. Какие же тут праздники! И это в Индийском океане и недалеко от адских островов Маврикия, Бурбона и Родригеса — сборища ураганов, которых надо было ждать с часу на час. Что бы было с больными, когда иногда качка не позволяла лежать на нарах, а прямо на сырой палубе? Но, слава Богу, на этот раз ураганы оставили нас в покое, так что невольно приходилось задавать себе вопрос: «За что такая милость»? 29-го мы потеряли пассат и развели пары до 31-го, когда опять получили ветер *SO* четверти. Уже не задалеко от берега нас встретили крепкие *W* ветра, вгонявшие не раз во все рифы, и если бы не большое попутное течение, мы едва бы двигались с места более чем неделю.

Судов было очень много: часто мы были сам-семь и даже сам-восемь. В трёхстах милях от входа мы штилевали, не смея развести паров, и, наконец, получивши лёгкий попутный ветер, 16-го развели пары и 17-го вошли в Столовую бухту, где бросили якорь недалеко от берега, сделавши переход ровно в сорок два дня.

Вот и ещё английская колония. Ея характер, впрочем, показывает, что она не совсем английская: тут есть и дубовые аллеи, не приносящая никакого дохода, и целые улицы с домами без office'ей, и прочее, а это совсем не по-английски. Открытая несколько раньше Америки (1486) Варфоломеем Диацом, она была довольно важна для своих владетелей и давала им большия надежды, как и всякие перепоутья. В 1620 г. два английских капитана Ост-Индской компании заняли здесь поселение во имя короля Иакова I, но это не имело успеха, и в 1650 г. она сделалась колонией голландцев, которые владели ею до 1795 г., когда англичане опять принялись за неё и владели только до 1602 г. Голландцы ещё раз заняли её, но с 1806 г. англичане окончательно принялись за укрепление ея за ними, и всеобщим миром 1815 г. она и осталась за ними. И хорошо сделала! Куда голландцам тянуть-

ся за англичанами в деле колонизации! Это уж их законная монополия, и все лучшие места земного шара должны быть довольны тем, что достались в их руки. Правда, во всех этих случаях англичане твёрдо придерживаются своего правила, что цель оправдывает средства, и на этом основании начали с налогов, да не вышло. И обрачались они, видно, не совсем в либеральном духе, и толпы недовольных правительством поселились внутри страны, образовав республику, и даже сунулись в конкуренцию с колонией открытием порта Наталь, но буллы не задумались отнять её чисто силой.

Так она и живёт, и будет жить, пока совсем не потеряет всякого значения, что, кажется, не отдалённое будущее. Несмотря на это, она не остаётся без внимания: Столовая бухта, на берегах которой возвышаются Столовая, Львиная и Чёртова горы, у подножья которых расположен Капштат или Кэптаун, по перекрещении англичан — столица колонии — подлейшая от природы, силится сделаться хорошою гаванью. *SO* шторма, господствующие здесь летом и весною и дующие с берега в море, не так страшны, но против ужасных *NW*, выбрасывающих суда десятками на берег в зимние и осенние месяцы, она защищается брекватером, имеющим быть три тысячи триста футов длины и уже доведённым локобилем до трети. Конечно, всё это увеличивает значение бухты, но если природа против вас, то не верьте никаким лекарствам. Никогда Столовая бухта не будет хорошою гаванью, и суда во веки веков не будут бросать в ней якорь, не подумав сперва о своих канатах и т. п. и не скрепя сердце. Но о бухте мы ещё скажем теперь только то, что, оглянувшись кругом, вид берегов её слегка напоминает Хакодате. Соедините в вашем воображении все три горы в одну — это будет Хакодатский пик, затем низменный берег, точь-в-точь как там — даже с Камидой, а дальше — отдалённые горы и пропадающий из виду вход. Самый же город, имеющий около сорока тысяч жителей (большинство голландцев) как перепутье судов, в особенности из Японии и Китая, местечко довольно привлекательное. Тут есть всё, не только всё нужное для нашего брата: и прогулка, и магазины, и сад с музыкой, и фрукты — гораздо выше явских (виноград, персики, груши и прочее), и всё, что хотите, даже театр.

Железная дорога везёт вас даже во внутрь страны на великолепныя виноградныя плантации. Есть что и посмотреть: музей с редкостями и библиотекой, ботанический сад, в котором, как я уже говорил, играет прекрасной хор полковой музыки, аллеи, склады вина, котораго довольно, чтобы поднять пару таких корветов,

как наш, и прочее. Отели по неразвитию отельной жизни не особенно хороши и малочисленны. А если вы меня спросите, нет ли ещё чего хорошего в Капштате после Японии, то я вам отвечу, что есть, только с тем, что уж больше ни о чём и не спрашивайте...

Прямо против брекватера красуется великолепное здание госпиталя, в который мы поместили наших больных и в котором умерли последние наши жертвы. 20-го умер матрос П. Иванов от лихорадки и 22-го — Ульянов. За всем прочим остальные больные здесь скоро поправились. Поездку в Констанцию мы совершили в каретах с четвёркой прекрасных лошадей; она интересна для любителей видов, а для меня гораздо интереснее было попробовать вина и фрукты знаменитой плантации.

Я прожил неделю на берегу. Памятны мне остались и улицы, и английские кэбы, и сад, и аллеи, но одно меня бесило: это глупое английское чванство. По воскресеньям всё умирает — живой души не встретишь, кэба не увидишь, и толпа трижды в день валит в многочисленные церкви. На гуляньях надо быть на рессорах, чуть-ли не в белом галстуке, и прочия глупости. Так и хочется сказать: «Господи! Когда же люди решатся попробовать быть не куклами?»...

Стоянкой в бухте нельзя похвастать: *SO* ветра, правда, по-здешнему пустяжная, но, тем не менее, прекращавшие сообщение с берегом, дули довольно часто и под конец наказали нас довольно дорого. 25-го утром к общему удивлению вошёл на рейд «Изумруд», следовавший, как и мы, в Россию. Он сделал переход в тридцать три дня. Ночью вошёл в Саймонс-бай «Аскольд» под флагом адмирала и 30-го перешёл в Столовую бухту. Тут-то и начинаются наши бедствия: «Аскольд» потерял две цепи, мы — три, принуждены были требовать с берега якорь с канатом и держать трое суток пары. Раз мы сошлись с ним, оборвали ему ванты, себе сломали утлегарь, усы и прочее, и, что всего досаднее, нашу фигуру, и вообще наварили кашу. Но тут есть специалисты по части вытаскивания якорей, и мы скоро поправились с ними. 2 февраля «Изумруд» ушёл, 5-го — «Аскольд», а 6-го — снялись и мы с якоря и вышли в Атлантический океан для следования в Европу. Во время этой стоянки сбежал матрос Цыцын. Впоследствии оказалось, что его нашли мёртвым у подножия горы, уже по уходе.

Пополудни 7-го вступили под паруса и скоро получили великолепный *SW* ветер, сломавший грот-брам-стенгу и вгонявший иногда до тринадцати узлов (даже немножко круче полветра), так что, например, 9-го имели двести сорок четыре мили плавания. Он переходил в *SO*. Этот переход его был совершенно незаметен,

но тут он был тих. 16-го утром увидели с правой стороны два судна, одно в кильватер другому, и скоро в заднем узнали «Изумруд». Допустить, что впереди его шёл «Аскольд», мы никак не могли: для этого нужно было подогнать на три дня и ещё волею слепаго случая сойтись, но, тем не менее, это оказалось так, и пополудни оба судна спустились к нам, и вот мы опять в эскадре. В этот же день легли в дрейф, и по адмиральскому сигналу имели сообщение между судами. Оказалось, что клипер заходил в Helena Bay, почему и сошёлся с адмиралом. Скоро мы опять снялись, и в эскадре — мы в кильватер и клипер с правой — продолжали наш путь по уже знакомому нам океану...

*Есть остров на том океане —  
Пустынный и мрачный гранит —  
На острове том есть могила,  
А в ней император зарыт.*

Вот и мы у этого острова, на котором невольно останавливается впечатление моряка. Корветы легли в дрейф, клипер развёл пары и, забрав желающих, пошёл к James-town'у и бросил якорь. Но этой поездке не суждено было выполнить своей цели (не в смысле покупки сена, конечно). Дано было только два часа, что очень недостаточно для поездки в Longwood — место жительства Наполеона, ни в Tomb — как здесь называют его могилу, а разве только посмотреть город — очень печальный, хоть и английская колония, да ещё сделать несколько шагов по берегу, что, однако, довольно важно для нашего брата. Но и в городе есть довольно замечательная вещь: дом на главной улице (их, впрочем, всего одна) против церкви — теперь уже руины с выжженной внутренностью — где Наполеон провёл первую ночь. Странное впечатление производит на человека историческое место! Ну, чего бы, кажется, — и не Бог знает кто, — а любопытство разгорается хуже, чем у женщин. В самом деле, скажите, не увлекаясь, хладнокровно, что такое Наполеон? Гений, великий человек, герой, сваривший из запада кашу, спасший Францию, скажете вы. Хорошо; а я скажу — солдат, и великий солдат, балованнейший из всех детей судьбы, и... больше ничего. Почему же он, в самом-то деле, гений? Ведь гений потому только и гений, что след его великаго дела глубоко врезается в судьбы человечества и не испаряется, как сырость после пронёсшейся грозной тучи. Ньютон — гений, потому что новый базис, прочерченный им в науке, не изгладится и не может изгладиться, пока существует наука. Великий Пётр — гений, потому что из полуварварскаго народа сделал великую нацию, стоящую настороже

в неотдалённое время стать представительницею человечества, и уже не слушать, а говорить, не учиться, а учить. Вашингтон — гений, потому что основанная им в борьбе величайшая нация теперь с иронической улыбкой смотрит в сторону метрополи и навсегда увековечила это великое имя.

А Наполеон? Французики всё-таки остались французами. Им также крутят голову, как и он некогда скрутил, а чтоб решить, как лучше драться, — в каре или линии баталии — для этого еще не нужно быть гением, достаточно быть великим полководцем, которых не так мало, как кажется, и едва ли Суворов не выше его в этом отношении, но с тою разницею, что не шумел на весь свет по собственной воле, а смиренно слушался приказания. И, наконец, посмотрите: умер Пётр — и Феофан Прокопович с ужасом говорит, что «Петра Великого хороним!», а умер Наполеон, в бездельной жажде мести врагам, которым он готовил яму, и куда ему суждено было самому свалиться, и... что делала Франция?

*Как женщина, ему вы изменили  
И, как рабы, вы предали его!  
И уж потом спохватились, но  
Если дух вождя примчится на свиданье  
С гробницей новою, где прах его лежит,  
Какое в нём негодование  
При этом виде закипит!  
Как будет он жалеть, печалию томимый,  
О знойном острове под небом дальних стран,  
Где сторожил его, как он, непобедимый (?)  
Как он, великий, океан!*

Непобедимый! Непобедим тот, кого никто не победил, а если увлечение побеждает собственные мозги и обращает все победы огнём и мечом в пух — тогда что? Я не говорю — это увлечение великого поэта совершенно оправдывается временем, но, сколько я понимаю, — ложно. И, несмотря на всё это, мы посылали тысячи проклятий времени, оттого что не могли видеть ни могилы, ни Longwood и долго смотрели на вызженный дом... Всё же этот голый камень, на котором едва местами увидишь несчастный кактус, всё же могила славы Франции, всё же конец дождю, вспыснувшему Европу из грозной тучи, долго балованной судьбою...

Итак, поездкой в James-town мы остались очень недовольны. Про город не стоит и говорить: это какое-то странное исключение из всего того, за что берутся англичане. Да, впрочем, с чего ему и быть хорошим: торговли нет, а для перепутья судов тут всё есть.



К вечеру клипер пришёл к эскадре, мы разъехались по судам и, когда уже стемнело, снялись с дрейфа и пошли дальше. Тут мы получили пассат, упрямый, как осёл: *SO* и на четыре-пять узлов; хоть бы раз подшутил! 22-го прошли в виду острова Вознесения, оставив его по правую руку, и утром 28-го пересекли экватор, в четвёртый и последний раз, в долготе *W* 22,75°. Вечером того же числа развели пары и пошли на *N*. Погода была подлая, но, несмотря на это, 1 марта утром имели сообщение между судами. 2-го утром вступили под паруса, имея штиль и иногда порывы от *SO* и *SW*, и даже *N*. 4-го получили *NO* ветер, но и он заштилел через сутки, и только 6-го в широте *N* 6,75° получили хороший *NO* пассат. Пассат был свежее южного; сначала он дул от *NO*, и мы держали крутой бейдевинд, а потом он понемногу переходил к *O*, и мы держали по меридиану. Немного выше тридцатых градусов, где надо было ждать штилей конских широт, он перешёл в свежий *SO* с порывами, так что даже одним из них 21-го нам сломало утлегарь.

21-го же прошли в виду острова Фаяла в пятнадцати милях, имея свежий ветер, который уничтожал всякий смысл захода на острова. Я был очень рад, что нас пронесло мимо. Вообразите, только четырёхлетнее плавание может выработать такое отчаянное равнодушие, что в пятнадцати милях от гавани радуешься ветру, который мешает завернуть в неё! И ничего не манит! То есть положительно на уме только одно: кончить всё это разом, не тратя даром времени и не переменяя на несколько дней это апатичное настроение, в которое волей-неволей приводит этот подлый вечный скрип, это анафемское однообразие, эта полумашинальная жизнь. Как поршню в цилиндре решительно всё равно, заставляют ли его двигаться или нет, быстро ли его гоняют, тихо ли, право — так же машинально выходишь на вахту, на ночные просыпаешься сам, вечно ждёшь обеда, вечно та же «слюнявка» в зубах, даже мысли что-то норовят смешаться в какой-то хаотический вздор, без всякого направления... Чёрт знает, что такое! И едва ли это равнодушие было исключительно моим уделом...

Понемножку ветер перешел в *SW* и, наконец, в пятистах милях от Лизарда перешёл в *NW* и дул с силою маленького шторма, давая до тринадцати узлов ходу под марсельями и брамсельями. Так, 27-го проплыли двести тридцать три, а 28-го — двести тридцать девять миль. 28-го утром развели пары. Клипер отправился в Шербург за бумагами, а мы под парами и парусами, и всё ещё имея свежий попутный ветер, вошли в Английский канал, не видя

берегов. Ночью открылись маяки, и на другой день 29-го, приняв лоцмана, вошли в пролив и в три часа пополудни бросили якорь на Райдском рейде. На Спитгедском были английские броненосные фрегаты *Bellerophon* и *Royal Alfred*. 30-го вечером пришёл «Изумруд».

Но теперь я буду умнее и не примусь описывать улицы да дома, как это я до сих пор делал. Будет с меня! И то, нечаянно пересматривая написанное прежде, мне невольно приходит в голову вопрос: «Многих ли всё это интересует?» — а это плохой признак. Хорошо бы я был, кабы стал описывать Лондон или Париж на основании того, что успел посмотреть! Места, интересующие чуть ли не весь свет, описывают люди, пробывшие в них не несколько дней и, следовательно, могущие сделать достойное им описание, а потому я отказываюсь от всяких описаний и только прослежу за судьбою корвета, так как это было моей основной задачей. Но воспоминания? Неужели не записать того, что наводит на них? Неужели стоянка в Англии прошла так — не оставивши по себе никакого следа? Нет! Тысячу раз нет! Надо хоть несколько слов записать, тем более, что их будет так немного.

Вас не интересуют мои воспоминания, читатель? Что вам за дело до них? Но ведь зато я вам их и не навязываю. Не хотите — не читайте, мне это решительно все равно.

На Рейд я, конечно, не обратил никакого внимания; хороший городок, и ещё английский, следовательно, со всем, что нужно, важный, чинный, но исчезающий при мысли о недалёком от него великане, на который теперь обратилось всё наше любопытство. Портсмут — этот английский Кронштадт — я и видеть не хотел, и видел только невольно. Да и Бог с ними, с обоими! При первой возможности я уехал в Лондон. По дороге мне пришлось толковать о нём с каким-то буллем. «Чтоб понять Лондон, — говорил он, — надо знать три слова: фунт, шиллинг и пенс». Хоть он и совершенно прав был, но я всё-таки не такое впечатление вынес из него. Первые четыре дня, проведённые там, были пожертвованы на осмотры Tower'a, кафедрального собора Св. Павла, зоологического сада, хрустального дворца, знаменитой галереи Tissaud, Вестминстерского аббатства, парламента и увеселительных публичных мест. После уже осмотрено было остальное: National Gallery, темзенский туннель, нищие улицы и прочее. После этого надо было вернуться в Портсмут и воспользоваться уходом клипера в Гавр для поездки в Париж. Так я и сделал. Вот тут только и почувствовалась та бесконечная разница, которая существует

между мишурным Парижем, в который так тянет наших «безобразников», и мрачной, туманной английской столицей. Все эти Boulevart'ы, Louvre'ы, Tuilleries, Palais-royal, Hotel des Jnvalides — все эти чудеса света, про которые успели накричать на весь мир французы всех наций, все эти пошлые Mabil't'и — всё это так и выставляется, так и лезет в глаза своей мишурой и пустотой. Даже самый Notre Dame de Paris — всего более интересный как памятник, как-то не внушает того уважения, как Westminster, хотя в них обоих ничего особенного нет. Потом — эта vie publique! Ведь надо, чтоб она была publique в человеческом, а не французском смысле, а чем же английская жизнь менее публична? Она не уличная, как в Париже, — это правда, но ведь это же достоинство, а не недостаток. Посмотрите на публичные места — это и самое резкое выражение взгляда на этот предмет, да и ближе к делу. Всё ведь то же, и ничего нет общаго: в Мобиле какой-нибудь шут откалывает фигуры, и сотни окружают его и любят. Он известен, он на этом прожил, он с седыми волосами ворчит сквозь зубы на то, что уже не может плясать, и вздыхает о прожитой молодости; а тут — если танцы — то танцуют все, без различия, всё прилично, без пошлостей, везде виден толк, одним словом, видно, что за дело взялись англичане, которые даже сподлят, так и то с толком. Нет того урагана, который носит французскую голову во все стороны без цели, без толку, без смысла.

Из Парижа я уехал чрез Кале и Дувр опять в Лондон и... как бы вам сказать, остался чрезвычайно доволен временем. Случаю угодно было, чтоб я вернулся на корвет 19 апреля, когда он уже разводил пары: получено было приказание идти в Ригу для перевозки Его Императорского Высочества Государя Наследника в Копенгаген, и утром ушёл клипер, в шесть часов «Аскольд», а в восемь — мы. На другой день догнали адмирала и пошли вместе. Были штили и маловетрия, и 22-го мы вошли в Скагеррак, 23-го — в Категат и 23-го же бросили якорь в Копенгагене для принятия угля. На другой день рано утром снялись с якоря без клипера, который за повреждением в котлах должен был остаться. На переходе имели попутный ветер, и раз прекращали пары. 27-го вошли в Рижский залив и у острова Руно встретили массы льда, отчего ушли к южному берегу Эзеля, где бросили якорь. На другой день утром опять вышли, но снова вернулись на старое место. 30-го, наконец, вошли на рижский рейд. Холод был ужасный. По ночам спускалось ниже нуля. Сообщение с Ригой производилось пароходами, ибо даже в Динаминде на шлюпке было далеко.

8 мая Его Высочество прибыл к эскадре на пароходе Leander в сопровождении множества пароходов с публикой — всё это иллюминированное флагами, а у нас ещё и люди по реям.

Приняв пассажиров, мы снялись с якоря и пошли в Копенгаген, куда прибыли, имея очень счастливый переход с попутным ветром, 10 мая. На рейде была королевская яхта Shlesvig под штандартом Его Величества короля датского, вышедшего навстречу. Мы салютовали нации двадцать одним выстрелом и королевскому штандарту — двадцатью семью, и Его Высочество в тот же день спустил свой брейд-вымпел. 12 мая прибыл на Shlesvig'e Его Величество король Греции, которого мы, датския суда и крепости встретили салютом и иллюминацией флагами. 14 мая, по случаю дня серебряной свадьбы Его Величества датского короля при подъёме флага, в полдень и при спуске флага салютовали по двадцати одному выстрелу. Вечером во дворце короля был официальный выход, на котором участвовали и мы. По этому поводу был и театр — по приглашениям 17 мая. В ту же ночь Его Величество Государь Наследник ушел на «Изумруде» в Травемюнде, откуда клипер вернулся 19-го. 20-го утром мы перешли в гавань, и Ея Высочество Государыня Цесаревна принимала Их Величеств королей датского и греческого на «Аскольде», где производили тревогу. Всё это, конечно, сопровождалось иллюминациями и салютами.

Но все эти официальности не отнимают, однако, у вас права спросить меня: «А что же надо делать, когда их нет? Как провести время в Копенгагене? Нет ли, чего посмотреть?» Есть, как же: музей работ великаго Торвальдсена. Вы думаете, ещё что-нибудь? Нет, вот и всё. А время хотите провести вечером: конечно, ступайте в итальянскую оперу, где найдёте порядочную труппу, или сад Tivoli — не без интереса, и, наконец, можете идти в Alhambra — там вы увидите... очень снисходительную публику. Бедное искусство! Как трудно тебе отделаться от твоих незаконнорожденных членов! Видно, судьба уж везде одна и та же.

23-го «Аскольд» ушёл в Ельсинор, где на него сел Его Величество король Греции и поднял штандарт. Проходя мимо рейда, мы соединились с ним и пошли в Ригу, куда прибыли, имея попутный ветер, вечером 25-го. Его Величество тотчас уехал на берег. В ту же ночь мы снялись с якоря и пошли в Кронштадт. Уже у выхода из Рижского залива встретили густые туманы, преследовавшие нас весь переход, и, войдя в Финский залив 27-го при совершенно густом тумане, снесли норвежскому бригу обе мачты

и должны были прибуksировать в Гельсингфорс. 29-го бросили якорь на кронштадтском рейде.

И, следовательно, мы — дома, пробывши в кампании четыре года и двадцать дней. Что же, неужели эти четыре года прошли как холодный, мертвый, летаргический сон, безсознательный, ступе-вавшийся по окончании? Или, может быть, они навели на много мыслей, открыли новые цели, новые взгляды, новые понятия? А? Как вы думаете, читатель? Да, то был сон, но не совсем мёртвый, а с откровением, с редкими, но светлыми проблесками, после ко-торого, проснувшись, надо долго протирать глаза и собираться с мыс-лями. То было удовлетворение любопытства, хоть и с ничтожны-ми результатами, но всё это не оправдывает его общаго, его отуп-ляющего действия. Сколько мозгов высушила эта безсознательная, тупоумная жизнь, сколько лучших даров природы может она испарить и под светлым тропическим небом, и под серым сибир-ским, упирающимся в снег, небосклоном с тем, чтобы вместо того, чтоб вызвать их к честной деятельности в виде паров, отправить-ся в графу метеорологического журнала, как какое-нибудь пери-стое облако...

*Sic transit gloria mundi.*

Следующая публикация «Из воспоминаний о плавании на крейсере “Африка”» принадлежит перу выдающегося русского моряка, национального героя нашего Отечества В. Ф. Руднева. Первоначально она печаталась в течение 1908 и 1909 гг. в основанном М. И. Семеvским ежемесячном историческом журнале «Русская старина», выходявшем в Санкт-Петербурге в 1870—1918 гг. В этом журнале воспроизводились официальные документы, мемуары, письма и другие материалы по истории и культуре России XVIII—XIX вв.

В издательском предисловии к ней говорилось: «“Русская старина”, разбирая русскую жизнь со всех сторон, даёт биографии выдающихся людей, описание быта и разных событий из истории русской жизни. Предлагаемая “Воспоминания” открывают ещё одну сторону жизни, а именно воспоминания из быта русских моряков за границей, попутно давая описание посещённых ими стран. Условия прежних плаваний... совершенно не похожи на ныншние и отошли в область старины, а потому не безынтересно будет воскресить в памяти былое».

Крейсер «Африка» — бывший американский пароход «Саратога» длиной 83, шириной 11,6, осадкой 4,6 м и водоизмещением 2 775 т. Корабль был вооружён пятнадцатью орудиями разных калибров, имел скорость хода свыше двенадцати узлов и дальность плавания 9 350 миль. Его экипаж насчитывал сто шестьдесят офицеров и матросов. Крейсер, купленный Россией в мае 1878 г., прибыл в Кронштадт летом 1879 г. В 1880 г. в составе отряда кораблей вышел на Дальний Восток для усиления Тихоокеанской эскадры. С июля 1881 г. крейсировал у берегов Сахалина и Камчатки. В августе 1881 г. ходил из Петропавловска к Алеутским островам. Затем отправился в Сан-Франциско, Гонолулу, на Маркизские острова, в Новую Зеландию, Сингапур. 15 августа 1882 г. «Африка» вновь прибыла в Петропавловск на смену клиперу «Вестник». 24 августа 1882 г. команды обеих кораблей участвовали в открытии памятника «Слава», приуроченном к 28-й годовщине героической Петропавловской обороны. Сводную экипажную роту на этой церемонии возглавлял В. Ф. Руднев — будущий командир легендарного крейсера «Варяг». С 16 сентября по 18 октября 1882 г. «Африка» охраняла русские территориальные воды в Беринговом море, одновременно выполняя гидрографические исследования. В мае 1883 г. корабль вернулся на Балтику. С 1892 г. — крейсер 2-го ранга, с 1906 г. — учебный корабль, в 1918 г. законсервирован, с 1920 г. — вспомога-

*тельное судно Морских сил Балтийского моря, в 1923 г. продано в Германию на металлолом.*

*Крейсер увековечен на географической карте: в 1882 г. его моряки назвали «Африкой» мыс, находящийся в пятнадцати милях к северо-востоку от мыса Камчатского.*

В. Ф. РУДНЕВ

## ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ О ПЛАВАНИИ НА КРЕЙСЕРЕ «АФРИКА»

*Всеволод Фёдорович Руднев* родился 19 (31) августа 1855 г. в крепости Динамюнде (ныне район г. Риги) в семье моряка. В 1872 г. он поступил в Морское училище в Петербурге. В 1876 г. сдал на «отлично» выпускные экзамены, получил Нахимовскую премию и воинское звание «гардемарин». Назначен на учебный фрегат «Петропавловск», ушел в первое заграничное плавание. В 1877 г. произведен в мичманы. В 1880 г. назначен на крейсер «Африка». 1 января 1882 г. произведен в лейтенанты. В 1886 и 1889 гг. вновь участвовал в заграничных плаваниях. В 1893 г. стал капитаном 2-го ранга, был старшим офицером эскадренного броненосца «Император Николай I», затем командиром броненосца береговой обороны «Адмирал Грейг», командовал миноносцем «Выборг», канонерской лодкой «Гремящий», на которой совершил свою первую самостоятельную кругосветку. С 31 августа 1899 г. — командир броненосца береговой обороны «Чародейка». В 1900 г. назначен старшим помощником командира порта в Порт-Артуре — базе 1-й Тихоокеанской эскадры. В 1901 г. произведен в капитаны 1-го ранга, с декабря 1902 г. — командир крейсера «Варяг». Накануне русско-японской войны 1904—1905 гг. «Варяг» по распоряжению



наместника царя на Дальнем Востоке генерал-адъютанта адмирала Е. И. Алексеева направлен в нейтральный корейский порт Чемульпо (современный Инчхон, рядом со столицей Кореи Сеулом). Здесь он охранял русскую миссию. 27 января (9 февраля) 1904 г. командир получил ультиматум японского контр-адмирала С. Уриу, объявлявший о том, что Япония и Россия находятся в состоянии войны. Японцы требовали покинуть рейд до полудня, угрожая в противном случае открыть огонь. В. Ф. Руднев решил прорываться в море. В речи перед строем офицеров и матросов крейсера он сказал: «Безусловно, мы идём на прорыв и вступим в бой с эскадрой, как бы она сильна ни была. Никаких вопросов

о сдаче не может быть — мы не сдадим крейсер и самих себя и будем сражаться до последней возможности и до последней капли крови. Исполняйте каждый свои обязанности точно, спокойно, не торопясь. Особенно комендоры, помня, что каждый выстрел должен нанести вред неприятелю». После неравного боя с японской эскадрой сильно повреждённый «Варяг» вернулся в порт, где был затоплен, чтобы не достаться врагу. Раненный в голову и контуженный командир покинул корабль последним. После возвращения в Россию награждён орденом св. Георгия 4-й степени, получил чин флигель-адъютанта, назначен командиром строившегося эскадренного броненосца «Андрей Первозванный». В ноябре 1905 г. отказался принять дисциплинарные меры против революционно настроенных матросов своего экипажа. Уволен в отставку с производством в контр-адмиралы. Последние годы жил в Тульской губернии в своей усадьбе в дер. Мышенки Алексинского уезда. Скончался 7 (20) июля 1913 г.

...В 1880 г. ввиду ожидавшихся политических осложнений на Дальнем Востоке (возможной войны с Китаем. — *Ред.*) из Кронштадта были отправлены несколько судов на пополнение эскадры Тихого океана. Положение казалось настолько серьёзным, что управляющий Морским министерством, генерал-адъютант вице-адмирал Степан Степанович Лесовский решил сам принять командование морскими силами на Тихом океане, отбыв на Восток со своим штабом на одном из коммерческих пароходов. Суда же эскадры уходили из Кронштадта по мере своей готовности. В состав её вошёл также крейсер «Африка» под командою капитан-лейтенанта Е. И. А. (Евгения Ивановича Алексеева. — *Ред.*).

Такая серьёзная цель посылки судов, конечно, была очень привлекательна для нас, молодёжи, поэтому получить назначение на «Африку» оказалось за большой конкуренцией не так легко. Тем не менее, мне удалось по выбору начальства попасть в число немногих счастливицков в плавание на крейсер. Впоследствии политические тучи рассеялись, суда вернулись, но на долю «Африки» всё-таки выпало крайне редкое и интересное плавание, воспоминаниями о котором постараюсь поделиться с читателями. Это плавание можно смело назвать по интересу даже выдающимся, хотя бы по сравнению с плаваниями других судов, уже не говоря о последних годах плавания Тихоокеанской эскадры, которое заключалось только в переходах из Владивостока в Порт-Артур и обратно с редким заходом в Нагасаки и долгим стоянием в резерве, что совершенно отбивало охоту к службе и не давало практики в морском деле.



В доброе старое время плавали за границей по многу лет и, по возвращении в Кронштадт, случалось, прямо переходили на корабль, уходящий в кругосветное плавание, не перебираясь на берег. Долголетняя практика вырабатывала хороших офицеров и командиров, не заботившихся о счёте дней для выполнения пагубного ценса, отравившего флот. Отправляя в плавание, не говорили, на сколько лет посылают, да и сами не спрашивали. Так и наш крейсер ушёл как будто на год, а плавал три с половиной года, не сменяя ни офицеров, ни команду. При таких условиях офицеры отлично знали свою команду и могли быть вполне в ней уверены.

В день отхода «Африки» (1 июня) на крейсер собралось много родных и знакомых проводить близких, покидавших родину, может быть, надолго. Торжественность проводов увеличивалась ещё присутствием на крейсере семьи главного командира Кронштадтского порта, которую крейсер должен был по пути доставить в Англию на остров Уайт. Много бы ещё хотелось перед разлукой поговорить с родными и близкими, но пришёл момент разставания и, обменявшись напутствиями и пожеланиями, гости разъехались, а крейсер, следуя по своему назначению, плавно тронулся в путь при криках «Ура!» со стоявших на рейде судов.

По морским обычаям не полагается на военных судах принимать пассажиров, а тем более дам и детей. Исключения делались по особому каждому раз разрешению высшего начальства, так было и в настоящем случае. Семья уважаемого главного командира Кронштадтского порта вице-адмирала Петра Васильевича Казакевича в лице его супруги Анны Дмитриевны с детьми отправилась в Англию, поместившись в каюте командира, который в свою очередь перебрался в походную рубку.

Во многих случаях пассажиры стесняют офицеров и нарушают обыденный строй, наши же гости не только не стеснили нас, но мы искренне пожалели, когда они покинули крейсер по приходе в Плимут.

После очень непродолжительной стоянки в Портсмуте 7 июня пришли в Шербур, где простояли сравнительно долго из-за небольшого повреждения машины. Несмотря на то, что Шербур порядочно скучный город, стоянка в нём оставила хорошее впечатление благодаря радушию и любезности французов и нашего вице-консула Постель. Не преминули осмотреть военный порт и немногие достопримечательности города.

Во время стоянки в Шербуре нам удалось попасть в день французского национального праздника за город на гулянье. Устройство

вроде наших гуляний: в палатках пьют пиво и вино, а на открытом воздухе публика увлекается каруселями, стрельбой в цель и другими обычными развлечениями. Не в них, конечно, привлекательная сторона, а в заразительном веселье самих французов. Веселье царило повсюду, захватывая в свой круг всех без исключения, увлеклись и мы, отдаваясь веселью наравне с другими.

В Шербуре были на вечере у морского префекта. По поводу этого вечера один из молодых офицеров писал домой: «Было три очень хороших барышни, с одной из них я танцевал кадрили; костюмы очень изящны, особенно замечательны ажурные чулки и белые туфли, платья для танцев спереди короткия, вообще народ очень весёлый и любезный».

19-го числа крейсер ушёл в Порт-Саид с заходом в Алжир.

Собственно, после Шербурга мы начали разбираться в своей обстановке, и над финансовым вопросом пришлось призадуматься. Жалованья и морского довольствия, за вычетом оставленных в России тридцати рублей, дали четыреста девяносто два франка, а в кают-компании взяли четыреста пятьдесят франков, следовательно, на руки — сорок два франка. Вот и живи, как хочешь, а ещё говорят: «Вы за границей так много получаете!»

В Порт-Саиде простояли до 9 июля в ожидании очереди входа в Суэцкий канал, берега которого печальны и крайне однообразны — нигде не видно зелени, только город Измаилия, расположенный на берегу большого озера, даёт возможность глазу отдохнуть на зелени его садов. 10 июля вышли в залив того же имени, берега его так же пустынные и безотрадны, как и берега Суэцкого канала. Вдоль африканского берега тянутся невысокия возвышенности сначала буро-жёлтого, затем буро-красного цвета. Азиатский берег не лучше — только местечко Елим или источник Моисея, где по преданию останавливались израильтяне после перехода через море, ласкает взор, утомлённый однообразием окружающих берегов. Местечко Елим принадлежит нашему вице-консулу в Суэце.

До Суэца погода всё время благоприятствовала нам, и мы совершенно избаловались прекрасными переходами, зато в Красном море нас порядочно потрепало, и переход вышел тяжёлым. Сильный ветер с африканского берега не только развёл большую волну, но и засыпал крейсер мелким раскалённым песком, проникавшим решительно повсюду. От этого горячего сухого воздуха трескается кожа, пухнут губы и дыхание становится затруднительным. Эти мучения вместе с сильнейшей качкой создали по-

ложение просто невыносимое. В первый же день большинство офицеров не выдержали, немного осталось на ногах, да и те отказались от пищи, зато мы со старшим офицером уделили большую дозу внимания обеде, так как влияние качки выразилось у нас в развитии аппетита. Бедному нашему повару пришлось преодолеть много препятствий, чтобы приготовить обед, и это ему удалось, несмотря даже на голову, расшибленную упавшей скамейкой.

Непривычка к жаре давала себя сильно чувствовать. Термометр показывал наверху 45 °Р, в кают-компанин же 37°, даже окачивание водой не приносило облегчения, зато кусочек льду за обедом был для нас лучше всякого лакомства. Вообще плавание по Красному морю и в других отношениях признаётся трудным: усеянное массой островов и скал, Красное море требует большого внимания и тщательной прокладки курса.

Из островов значительнее других Перим; этот остров, скалистый в южной части, к северу понижается и образует низменность, в самой высокой части острова стоит маяк. В юго-восточной части имеется хороший порт во внутреннем заливе, удобный для стоянки судов. Характер южных берегов Красного моря также малоутешителен, то же отсутствие зелени, только скалы с зазубренными вершинами, тёмным песком и камнями нарушают однообразие картины, да вдоль берега тянется полоса ярко-белого сверкающего на солнце песка.

Когда крейсер вошёл в Аденский залив, все вздохнули свободнее, и настроение переменилось — к удовольствию окончания тяжёлого перехода присоединился ещё интерес осмотреть новый для нас город, твердыню англичан, имеющую важное значение.

Общий вид берегов Аденского залива тот же, что и южной части Красного моря — те же опаленные солнцем груды камней и горы красновато-бураго цвета. Приближаясь к Адену, прежде всего вы видите две большие скалистые группы гор, из которых каждая образует полуостров. Западная группа, называемая Джебель-Гассан, имеет главную вершину в виде сахарной головы, другая же на восточной стороне очень странной формы, называется Ослиными ушами. Восточная группа носит название Джебель-Шамшан или Аравийский мыс, она представляет также скалистую возвышенность. Этот пункт англичане заняли в 1839 г. и возвели на нём укрепления, чем обратили Аден в неприступную крепость.

К северу от берегов бухт простирается далеко вглубь страны песчаная поверхность, покрытая чахлыми кустарниками и несколькими тощими пальмами.

Западный залив или Бандер-Тувайгии более известен на месте под именем «Заднего Аденского залива». Он лежит между вышеупомянутыми возвышенностями, вдаваясь вглубь материка на несколько миль, и имеет три внутренних залива. На берегу одного из них, более доступного по глубине для стоянки судов, и помещается собственно европейская часть Адена. В трёх милях от него в глубокой котловине, окружённой со стороны материка горными массивами, раскинута арабская часть Адена.

Один конец горных массивов, имеющий, подобно другим, остроконечные вершины, доходит до берега, образуя небольшой мысок, против которого лежит маленький, скалистый островок Сирах, укреплённый фортом.

Европейская часть Адена состоит из небольшой площади, расположенной между горами и морем; эту площадь окаймляют несколько десятков двухэтажных домов и сараев-складов.

Все здания одного типа — внизу магазин или контора, наверху жильё. Гостиница удивительно плохая, без всякого комфорта. Естественно, что осмотр такого города не занял много времени, и мы, взяв извозчиков, отправились в арабскую часть Адена. По выезде из города вдали виднеются арабское и еврейское кладбища. Далее дорога идёт мимо бедной арабской деревушки, а ещё далее, поднимаясь вверх, проходит через узкое, скалистое ущелье, над которым перекинута полукруглая арка, служащая мостом для сообщения между укреплениями на вершинах скал. Ущелье это защищено батареей, тут же казарма и гауптвахта. После вечерней зори ворота закрываются, чем прерывают всякое сообщение между обоими городами. Проехав по городу мимо жалких арабских домиков, мы подъехали к знаменитым аденским сестернам, служащим для сбора и хранения воды. Они представляют ряд громадных водоёмов, расположенных уступами на различной глубине, внутренняя сторона их выложена камнем, покрытым цементом. В водоёмы ведут лестницы, а наверху устроены площадки. Дождь в Адене выпадает один раз в несколько лет, и запас воды, конечно, недостаточен для всех жителей на продолжительное время, поэтому на берегу моря поставлены опреснители для общего пользования. Около систерн разбит чахлый сад, растения плохия, да и те большею частию в кадках.

Этой поездкой исчерпывается весь интерес стоянки, и потому никто не пожалел, что 19 июля мы распростились с Аденом и вышли в Индийский океан. Он встретил нас не особенно милостиво, хотя мы попали сразу в попутный муссон; сильный ветер прибавлял

ходу, но вместе с тем не оставлял крейсер в покое, заставляя его качаться со стороны в сторону довольно ревностно, причём размахи доходили до тридцати и более градусов. Вдобавок к этому влажность воздуха при сильной жаре была настолько велика, что всё делалось мокрым: и постель, и бельё, и платье на себе. Горячей пищей не всегда пользовались, сначала повару удалось сварить суп, но услужливый муссон выплеснул его из кастрюли.

Дальше уже не помню, что и как он готовил, но только мы с нетерпением ждали прихода в Сингапур. Были и развлечения — сильные шквалы с дождём часто нападали на крейсер, днём ещё они не доставляли особенные хлопоты, зато ночью прямо надоедали. Стоишь на мостике, кругом непроглядная тьма, и вдруг со стороны идёт что-то чёрное, темнее ночи, едва успеешь сделать распоряжение об убавке парусов, как раздаётся свист и вой в снастях и проливной дождь промочит насквозь. Вахтенный начальник спросит, всё ли благополучно на марсе, и, получив ответ, опять шагает до следующего шквала, внимательно всматриваясь в окружающую тьму.

Вообще этот переход вышел не лучше предыдущаго, и если бы не дружный, симпатичный состав кают-компани, было бы совсем плохо. Нельзя умолчать об одном важном обстоятельстве, что все офицеры были молодые и неженатые. Мы, как могли, разнообразили время, сообразуясь с условиями плавания и строгим судовым режимом. Много читали и знакомились из книг со страной и городами, куда лежал наш путь, хотя много времени поглощала служба, ученья и работы, задаваемые командиром. По мере приближения к Малаккскому проливу океан стал спокойнее, и нам удалось видеть одно из редких явлений природы: всё море кругом до горизонта представляло тускло светящуюся поверхность молочного цвета с резко очерченными границами. Крейсер, идя по тёмной воде, постепенно приближаясь к этой как бы снежной равнине, вошёл в неё и в течение часа шёл точно в молоке, между тем вода, зачерпнутая из-за борта, не имела никакого цвета.

Вошли в Малаккский пролив при пасмурной погоде, но берега острова Суматры всё-таки увидели, так же, как и два скалистые рифа, которые предшествуют северо-западной оконечности Суматры. Дальше открывается самый остров, на котором расположен город Ачин, его почти не видно, только белый маяк указывает вход к нему.

С левой стороны видны два острова, покрытые роскошной растительностью. В самом проливе прибрежная полоса Суматры покрыта частью лесом, частью кустарником; дальше к востоку чаще

попадают холмы, покрытые только травой, и виднеются бледно-зелёные полосы горного риса. Внутренность же острова Суматры покрыта богатой тропической растительностью.

### От Сингапура до Владивостока

3 августа крейсер «Африка» подошёл к Сингапуру. Приближаясь к нему, надо проходить сравнительно узким каналом между множеством островов различной величины, покрытых роскошной тропической растительностью. Это замечательно живописный вид. Крейсер подвигается узким фарватером, обставленным бакенами, фонарями и другими знаками, а кругом встаёт точно волшебная панорама — появляются всё новые и новые прелестные островки, заросшие чудными саговыми пальмами, кокосами и какими-то до сих пор невиданными кустарниками. Справа на скале высится стройный маяк, а впереди по направлению к Сингапуру виднеется довольно высокий холм, только на самом верху покрытый группой роскошных пальм.

По принятии лоцмана прошли на рейд более широким проходом. Существует ещё другой, более узкий и при том более живописный — между берегом и островами, покрытыми араукариями и другими породами тропических растений, в густой зелени которых скрываются европейския бенгалу — дома тропического типа. Около берега раскинуты малайския деревни на сваях, одна из них носит название Танджонг-поо, дающая имя докам, вырытым недалеко от пристани Нью-Харбург.

На другой день крейсер перешёл к вышеупомянутой пристани для погрузки угля. Эта пристань, построенная на сваях, тянется на большое расстояние, давая возможность грузиться нескольким судам одновременно.

Уголь заказали с вечера, а потому тотчас по установке крейсера у пристани явились китайцы, быстро устроили приспособление для беганья на судно с корзинками угля, и работа закипела. У каждой сходни уселся китаец, отмечавший палочками в книжке корзину угля, вносимую на судно, и выдававший по два цента за неё носильщикам-кули. Китайцы замечательно быстро ходят с корзинами и возвращаются обратно за новыми, делая всё без суетни, но зато отравляют воздух смесью кокосоваго масла с касторовым и чесноком.

Ввиду ожидавшагося скорого окончания погрузки угля нас отпустили только ненадолго погулять около складов угля. Несмотря

на это, мы успели пробраться к горам, полюбовались вблизи тропической растительностью — всё было нам интересно, как зелень, так и хижины малайцев, китайцев и других национальностей. Накупили ананасов, кокосов, с которыми не могли справиться, и массу других незнакомых фруктов. Впоследствии мы пробовали кокосы, но многим они не понравились, зато мангустаны замечательно вкусный фрукт. Своей формой с делениями похож на мандарин; его особенность та, что пористая оболочка делает этот фрукт прохладным — качество особо ценное в жарком климате.

К вечеру попали всё-таки в город. Сначала проехали мимо хижин у пристани, затем въехали на шоссе, идущее к болотистому лесу. На всём протяжении шоссе стоят фонари, зажигающиеся вечером, и прокопаны каналы для осушения почвы.

Через несколько времени въехали на главную улицу, проходящую через весь Сингапур и меняющую по участкам своё название: до моста она называется Соут-брид, затем Кафедральной, Викторией и др.

До моста здания преимущественно торговые, большею частию двухэтажные с галереями в каждом этаже. Внизу лавки или конторы, наверху жилые помещения. У китайских лавок красуются оригинальные вывески, состоящая из шестов с длинной вертикально повышенной доской. Мост перекинут через канал, наполненный джонками, в которых китайцы живут со своими семьями, не имея другого жилища.

День нашего съезда на берег совпал с китайским праздником Злого духа, котораго они в этот день стараются умилостивить. По пути всей компанией заехали в гостиницу «Европа» освежиться прохладным питьём, тут мы и узнали об этом празднике.

— Господа, едем духа умиротворять, — предложил один из обстоятельных мичманов.

— Да мы-то чем провинились перед ним?

— Ах, господа, надо быть дальновиднее! Как вы не хотите понять, что дух может забраться в наше начальство, и тогда «клади шапку под орудие» (матросское выражение — один матрос, придя в отчаяние в каком-то случае, сказал, что ему ничего не остаётся делать, как только положить шапку под орудие).

— Вот, нашёл, о чём заботиться!

— А что?

— Да ведь ваканция занята.

— Ну, тогда надо ехать, чтобы навести справки, нельзя ли уже сидящего духа пригласить сюда в гости, да и оставить тут.

Перебрав несколько комбинаций, мы решили ехать поучиться у китайцев искусству умиротворять злого духа для применения на судне.

Весь квартал горел массой разнообразных огней, начиная со свечей, ламп и кончая кучами сухого тростника. Около храма стояли столы с красиво убранными цветами яствами, приносимыми китайцами в дар. Эти яства раздаются около полуночи бедным жителям. В веселии повсюду не было недостатка — везде музыка на флейтах, местами заглушаемая шумом гонгов и барабанов. Надо заметить, что весь вечер китайские дома были открыты и на столах виднелись угощения для гостей, а может быть и на случай посещения злого духа.

Проходя мимо китайских домов, нельзя было не обратить внимания на внутреннее устройство жилища и наружные двери, которые у богатых китайцев делаются из хорошего дерева, ажурные, украшенные резьбой. Против входа у стены одного из домов мы увидели алтарь — узкий, длинный столик, покрытый кругом резьбой, лаком и позолотой. Над столиком висит изображение бога, задрапированное материей в виде балдахина, всё вышито драконами и украшено талисманами, сделанными из бумаги в форме сердец. На столе стоит курильница, пара подсвечников, вазочки с цветами и фарфоровая чашка с рисом для бога. Посреди комнаты обеденный стол, кругом по стенам стулья с прямыми спинками, а над ними заклинания, написанные на длинных бумажных лентах. Позднее время заставило вернуться на крейсер и продолжать осмотр Сингапура пришлось, съехав на берег с рейда после погрузки углём.

Должно быть, мы плохо учились у китайцев, как заклинать духа, так как, приехав на судно, попали в такую переделку, которая редко бывает, а всё за то, что уехали в город с погрузки угля.

— Какой толк было ездить на китайский праздник!

— А вы ведь не научились у китайцев, и, небось, никого не спросили?

— Когда же было, у нас мало времени было в распоряжении.

— Ну, так нечего и пенять.

Главная цель нашей поездки была прогулка в ботанический сад. Дорога идёт между загородными садами, окружающими европейские дачи, китайские фанзы и малайские хижины. Вправо в зелени виднеется дворец губернатора, по английскому обыкновению, прекрасной постройки с балконами, террасами и многочисленными службами. Сады и рощи со стороны дороги отгорожены



изгородью из перистой мимозы, за которой в изобилии высятся разнообразныя пальмы, из них особенно красивы веерныя. Часто встречаются плодовые деревья — мандарины, мангустаны, мангу, папельмусы, но больше всего кокосов.

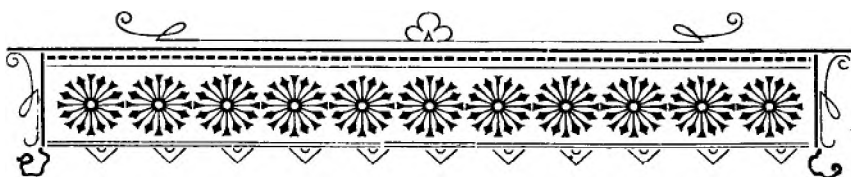
Наконец живописная дорога развернулась в площадь, и мы подъехали к воротам железной ограды сада. Он довольно обширный, наполнен почти всеми сортами растительности Азии, остиндскаго и японскаго архипелагов, даже кедры, ель и лиственница нашли себе здесь место.

Внутри сада проведены дорожки, устроены клумбы и газоны. Один уголок сада отведён под зоологию, правда, тут немного зверей и птиц, но есть очень красивые экземпляры.

Приятная прогулка в ботанический сад содействовала усилению аппетита, почему мы отнеслись довольно неразборчиво к меню обеда, состоявшаго из мяса зебу, риса с соусом кэрри и едкими приправами и других тому подобных кушаньев, за то и были наказаны. Когда подали знаменитое кэрри, совершенно нам не знакомое, некоторые взяли едкой приправы больше, чем следует; но только взяли в рот, как ужас изобразился на их лицах — приправа сожгла рот, проглотить страшно, а уйти неловко. Это критическое положение вызвало общий смех, а у нас досаду.

12 августа ушли из Сингапура, конвоируя пароход «Барцелона» с военным грузом. В описываемое нами время пароходы, зафрахтованные правительством для доставки военного груза во Владивосток, обязательно сопровождались военными судами в целях безопасности плавания и сохранности груза. На каждом пароходе находился флотский офицер (суперкарг), сопровождавший груз, а на некоторых, кроме того, совершали переходы офицеры с семьями, назначенные для службы в войсках Восточной Сибири.

Оба судна вышли из Сингапура при хорошей погоде и порядочно высокой температуре наружнаго воздуха. Было так тихо и спокойно, все мы надеялись, что погода установилась надолго, однако уже 15 августа при закате солнца небо окрасилось в тёмно-багровый цвет, несомненно указывающий на перемену погоды, а потому было отдано приказание приготовиться к встрече неприятнаго гостя Китайскаго моря — тайфуна, посещающаго эти места в некоторые месяцы по несколько раз. 17 августа при падающем барометре с утра задул ветер от северо-запада, резко менявшийся в силе и сопровождаемый шквалами с дождём и пасмурностью. К двум часам дня ветер дошёл до восьми баллов, и общее состояние погоды начало принимать штормовой характер.



## Изъ Владивостока въ С.-Франциско и на Сандвичевы острова.

(Изъ воспоминаній кругосвѣтнаго плаванія на крейсерѣ „Африка“).

### Глава V<sup>1)</sup>.

**В**ъ 10 июля 1881 года, т. е. со времени перенесенія флага к.-а. А. Б. Асланбекова на крейсеръ „Африка“, для насъ настала новая эпоха плаванія—предстояло продолжительное путешествіе вокругъ Тихаго океана, но уходъ задерживался разными обстоятельствами. Похоронили штурманскаго кондуктора Ильина, умершаго во время перехода изъ Нагасаки во Владивостокъ. Кромѣ того въ составѣ офицеровъ произошло нѣкоторое измѣненіе: нашъ старшій штурманъ капитанъ Н. П. Дуркинъ перемѣнился мѣстомъ со старшимъ штурманомъ крейсера „Азія“ штабсъ-капитаномъ Эдуардомъ Генриховичемъ Егерманомъ. Наконецъ желанный день насталъ—12 июля при громѣ салютовъ и криковъ „ура!“ крейсеръ „Африка“ плавно тронулся въ далекій путь.

Начало программы заключалось въ послѣдовательномъ ознакомленіи съ нашими портами по побережью Приамурскаго края. Обойдя бухту Св. Владиміра и осмотрѣвъ ее кругомъ, пошли въ Императорскую гавань, но туманъ заставилъ измѣнить направленіе и зайти въ Де-Кастри, гдѣ отдали якорь около Устричнаго острова. Рейдъ Де-Кастри довольно обширный, съ хорошей глубиной и берегами, покрытыми лѣсомъ, который отчасти защищаетъ рейдъ отъ господствующихъ здѣсь вѣтровъ въ сѣверо-западномъ направленіи. На рейдѣ застали четыре иностранныхъ парусныхъ барка.

Тотчасъ по приходѣ крейсера явился смотритель маяковъ, доло-

<sup>1)</sup> См. «Русская Старина», мартъ, 1909 года.

не особенно высокихъ горъ и всюду масса зелени. Мѣстечко Тогицу расположено на самомъ берегу одной изъ обширныхъ и прекрасныхъ бухтъ Омурскаго залива. Недалеко отъ берега мы видѣли стоявшіе пароходики, поддерживающіе сообщеніе между городомъ Уресимо и др. мѣстечками залива.

Тогицу не велико, разбито на правильные кварталы, есть каменные дома. Погулявъ на чистомъ воздухѣ, вернулись въ Нагасаки.

5 іюля покинули Японію и черезъ нѣсколько дней явились передъ свѣтлыя очи новаго начальства, хотя мы его видѣли раньше, такъ какъ онъ командовалъ 2-мъ отрядомъ въ эскадрѣ адмирала Лесовскаго.

Интересная цѣль нашего прихода во Владивостокъ стала намъ извѣстна въ Нагасаки, адмиралу Асланбегову пришла благая мысль обойти кругомъ Тихій океанъ, чтобы посѣтить наиболѣе интересныя мѣста; онъ просилъ разрѣшенія и скоро получилъ право идти въ путь, взявъ съ собой два клипера („Вѣстникъ“ и „Пластунъ“). Адмиралъ держалъ флагъ на крейсерѣ „Азія“ (кап. 2 ранга Амосовъ) и хотѣлъ на немъ идти по океану, но механикъ, поддержанный командиромъ, увѣрилъ въ неблагонадежности машины и потому адмиралъ потребовалъ „Африку“, зная, что тутъ отказа не можетъ быть и всегда судно въ готовности. Адмиралъ очень обрадовался, увидѣвъ „Африку“, входящую въ Золотой рогъ раньше срока, и пришелъ въ окончательный восторгъ, когда на свой вопросъ командиру—когда можно будетъ уходить, получилъ отвѣтъ: „въ каждый моментъ, когда Вашему Превосходительству будетъ угодно назначить“.

Описаніе дальнѣйшаго путешествія „Африки“ вокругъ Тихаго океанъ будетъ составлять предметъ слѣдующихъ главъ.

В. Рудневъ.



с фрагментами воспоминаний В. Ф. Руднева.  
вулканологии и сейсмологии ДВО РАН

В девять часов вечера ветер при падающем барометре начал меняться влево и к одиннадцати часам достиг степени урагана. До пяти часов утра 18 августа при ветре, перешедшем к юго-западу, ураган дул с наибольшей силой. Волнение и зыбь дошли до значительных размеров, и наибольшие размахи достигали сорока градусов на сторону. Палуба от набегавших волн была всё время в воде. Ветер завывал в снастях, крейсер бросало, как щепку, что-то трещало, гремело, одним словом, положение было ужасное. Так продолжалось до шести часов утра, когда, наконец, барометр тронулся вверх, сила урагана стала слабеть, и к десяти часам при ветре, отошедшем к югу, начало проясняться. В полдень добавили парусов и взяли курс на север. Тайфун был встречен в широте северной 17°59' и долготе западной 114°30' в двухстах семидесяти милях от острова Гайнан. Благодаря искусному управлению и крепкой постройке крейсера тайфун не мог совладать с «Африкой», не досталась она ему, но потрепало её-таки порядочно, причинив немало бед.

Во время урагана волной разбило катер, сломало лафет у орудия, два спасательных буя, разорвало штормовые паруса и помяло второй катер, не считая других, более мелких повреждений.

Мне пришлось стоять вахту, будучи привязанным к поручню, держась одной рукой и меняя положение ног сообразно наклону мостика, другой же рукой закрывал по очереди каждую сторону лица, так как боль от дождя, ударявшего с большой силой, была невыносима.

С каждым размахом судна волны обдавали с головы до ног, и за четырёхчасовую вахту на мне не осталось сухой нитки; впрочем, это нисколько не мешало бодрому, даже весёлому настроению духа. Спокойствие командира, сумевшего вдохнуть в нас уверенность и бодрость, передавалась и на команду.

Стоишь на мостике в такой ужасной обстановке, а самому и больно от дождя, и смешно смотреть при виде вахтенных матросов, которые прилагали невероятные усилия, чтобы в промежутке между работами танцевать под гармонику около полубака, куда попадали только брызги. Их комические движения для сохранения равновесия заставляли по временам хохотать от души.

По окончании вахты командир обратился ко мне со словами: «Вы всё равно промокли, так сходите посмотреть, что делается на корме». Задача оказалась не такой лёгкой, как кажется: чтобы пройти сто пятьдесят футов, потребовалось полчаса времени. Делаешь несколько шагов, а сбоку в это время поднимается водяная

стена, надо скорей хвататься за что-нибудь солидное в объёме руками и подставить спину, закрыв глаза. Стена обрушивается, покрывает всего на несколько мгновений, и только что вода стекла с головы, сделаешь несколько шагов вперёд, как получаешь душ с другой стороны, и так весь путь до кормы и обратно. Внизу в палубах и кают-компания о каком-либо комфорте и думать было нечего — повсюду едва успевали откачивать воду.

До урагана светлый люк над кают-компанией закрыли глухим люком, покрыли чехлом, сверху положили брезент и забили досками, но волна ловко сдёрнула все прикрытия, и вода полилась каскадом вниз, наполняя каюты, пианино и обмывая мебель. К довершению всего многие ящики выскочили из шкапов, поплыло тут офицерское имущество, скоро приняв несоответствующий ему вид, начиная с крахмальных сорочек. Офицеры посменно работали в палубах, а свободные отдыхали на скамейках в кают-компаниях, причём приходилось упираться то головой, то ногами. Несмотря на переживаемые тяжёлые минуты, запас шуток не истощался, только доктор ворчал на нас: «Такое страшное время переживаем, а вы смеётесь, как вам не стыдно!» Конечно, это больше подзадоривало нас, пошли поддразнивания и разные остроты.

Когда на другой день стихло, на моей вахте было отдано приказание открыть люки. Команда высыпала наверх, и все как один, сняв фуражки, перекрестились, благодаря Бога за спасение от угрожавшей опасности.

Наш компаньон, пароход «Барселона», отделался также довольно благополучно, только один матрос сломал ногу: с парохода меня об этом уведомили сигналом; тогда командир, несмотря на большую, ещё не улегшуюся зыбь, послал врача, а как ему не хотелось ехать!

23 августа благополучно пришли в Нагасаки.

Живописная Япония начинает уже сказываться при приближении к южной оконечности крайнего из островов Гото: очень гористый, он весь покрыт зелёными полосами риса и красивой зеленью. Через несколько времени открывается возвышенность огромного острова Киу-Сиу, затем показывается белый маяк у входа на рейд, или, вернее, у входа в залив, которым начинается вход в Нагасаки. Пройдя по заливу мимо нескольких маленьких островов, крейсер повернул у острова Токобоко, известного более под названием Папенберга, и через небольшой промежуток времени вошёл во внутренний рейд. Остров Папенберг покрыт хвойными деревьями, одна сторона его оканчивается крутым обрывом,

с которого, по преданию, японцы сбросили миссионеров и их последователей.

Внутренний рейд занимает пространство в одну милю шириною и четыре мили длиною. Он защищён от ветров с трёх сторон высокими горами, покрытыми рисовыми полями, в виде террас, кустарниками, хвойными деревьями и бамбуками. Горы носят названия: на западной стороне Иноса-Таке, на восточной — горная группа Хико-сан и Хоква-сан, а на северной — гора Кампира. Общий вид Нагасакской бухты чрезвычайно живописен и даёт много разнообразных чудных пейзажей. На рейде мы застали крейсер «Азия» под флагом контр-адмирала барона О. Р. Штакельберга.

На смену недавних воспоминаний о роскошной тропической природе и жизни различных народов явились опять новые впечатления, произведённые видом уютных пейзажей и своеобразной жизнью незнакомаго нам народа. Мы много читали о Японии на разных языках, но описания не дают яснаго представления о стране, и только личное знакомство может пополнить картину. В посещённых нами странах, безусловно, много оригинального, но всюду встречается насаждение английской цивилизации: везде европейские дома, коляски, прекрасно устроенные сады и т. п., здесь же, то есть в Японии, всё ново, начиная со способов передвижения.

Для сообщения с берегом существуют так называемыя «фунэ» — плоскодонныя шлюпки с рубкой, очень удобной для лежання, но если приходится сидеть, то нужно сгибаться в три погибели. Не дурна была бы шлюпка, если бы при движении посредством одного весла не было мотанья из стороны в сторону, доходящаго почти до отрывания головы от плеч. Несмотря, однако, на эти особенности шлюпок, офицеры нанимали их помесячно. Хозяин фуне не имел права уйти без разрешения, хотя бы пришлось стоять на якоре у крейсера день и ночь. Конечно, мы их отпускали по миновании в них надобности, назначая время возвращения. В прежние годы это удобство оплачивалось необыкновенно дешёво, но с течением времени и под влиянием цивилизации цены возросли баснословно.

Способ передвижения на берегу тоже очень оригинален: вместо экипажей, запряжённых лошадьми, имеются джинерикши — легкия двухколесныя колясочки, везомыя одним человеком (курума). Только при поездках на большия расстояния, в горы, или для большей скорости нанимают добавочнаго человека (атоси), толкающаго колясочку сзади. Костюмы курумы меняются сооб-

разно погоде, начиная с самого упрощённого в жаркое время и кончая дождевиком, сделанным из соломы, концы которой торчат, точно иглы ежа, можно подумать также, что курума накинул себе на плечи крышу нашей деревенской избы.

Знакомство с Нагасаки начали не с самого города, а с деревни Иноса, лежащей на другой стороне бухты. Здесь наше правительство, ввиду частых заходов и стоянки русских судов, арендовало участок земли у г. Сига и возвело некоторые постройки, как-то: лазарет, шлюпочный сарай для починки и окраски шлюпок и баню для офицеров и команды. Нам пришлось отвезти в лазарет гардемарина Раковича, который был во время тайфуна сброшен парусом на палубу, последствием чего был паралич ног.

Хозяин участка, православный японец Александр Алексеевич Сига, бывший секретарь японской миссии в Санкт-Петербурге, живёт недалеко от своих владений. Его дом можно было издали узнать по вывешенному у одного из окон мундиру. По этой несколько оригинальной примете русские офицеры всегда безошибочно находили дом г. Сига, когда шли к нему в гости.

Самая Иноса — деревня — раскинута по склону горы и состоит из одной главной улицы и переулочков. Дома деревянные, с открытыми галереями, закрывающимися особыми решетчатыми щитами с наклеенной бумагой. Ниже главной улицы на набережной стоят небольшие домики, окружённые миниатюрными садиками. Наверху горы построена гостиница, которую офицеры, не знаю почему, прозвали «холодный дом». В неё не допускались никакие посетители, кроме русских офицеров. С террасы этой гостиницы открывается чудный вид на Нагасаки, бухту и окрестности, терраса окружена садом с разнообразной зеленью и массой цветов.

Прогулка по Иносе была бы не закончена, если бы мы пропустили русское кладбище. На одном участке помещаются три кладбища: русское, голландское и японское. Самое красивое — это русское, оно всё обсажено кипарисами, соснами, туями и другими деревьями, могилы хорошо содержатся заботами консульства, японские бонзы ближайшего храма, как нам рассказывали, всегда ходят молиться об усопших в те дни, когда это полагается по правилам их религии, и украшают могилки цветами.

30 августа пришёл в Нагасаки адмирал Лесовский со своим штабом, перебрался на крейсер «Африка», который гордо поднял флаг уважаемого адмирала при громком салюте судов, стоявших на рейде. На другой день состоялось заседание адмиралов и командиров

вместе с нашим посланником в Токио К. В. Струве, прибывшим к этому времени на крейсере «Забияка».

Нам, молодёжи, ужасно хотелось знать, о чём толкует начальство, будет ли война, какие политическая осложнения, долго ли простоим в Нагасаки, куда пойдём и т. д., но предмет заседаний и решения, принятые в них, строго соблюдались в тайне, зато в кают-компании делали массу своих предположений и решили судьбу чуть не всех государств. Единственную новость мы узнали из приказа, а именно — разделение эскадры на отряды. Это для нас был важный вопрос: мы волновались, кто поднимет у нас флаг, когда командующий морскими силами перейдёт на крейсер «Европа». Приказ нас успокоил.

Разделение было следующее: Крейсер «Европа», флаг вице-адмирала Лесовского. Первый отряд: крейсер «Африка» — флаг контр-адмирала барона О. Р. Штакельберга, фрегат «Минин», клипера «Джигит», «Стрелок», «Наездник», «Пластун». Второй отряд: крейсер «Азия» — флаг контр-адмирала Асланбегова, фрегат «Князь Пожарский», клипера «Крейсер», «Разбойник», «Абрек», «Забияка». Такой состав эскадры казался нам очень грозным, мы не только не боялись войны, но ждали её с радостью, будучи уверены в своей силе и опытности наших руководителей.

Пока начальство решало важные вопросы, не спрашивая наших мнений, мы ездили на берег осматривать по очереди отдельные части города. Прежде всего посетили квартал Децима. В него надо ехать по набережной мимо европейских домов, совершенно укрытых зеленью палисадников. Оставив в стороне старую китайскую факторию с длинными флагштоками и переехав через мост, попали на островок, на котором помещалась голландская фактория Децима, основанная в 1638 г. и прекратившая свою деятельность в 1853 г., то есть в год открытия порта Нагасаки для судов всех наций. От фактории осталась только кирка и здания голландского и германского консульств.

Собственно главной целью нашей поездки был магазин фарфоровых изделий, в котором мы действительно нашли громадный выбор ваз и сервизов, чрезвычайно изящной работы, с изображениями птиц и цветов.

Из Децимы проехали вверх по горному потоку в Накашиму — эта часть города, расположенная у подножья горы, чрезвычайно живописна, начиная с берегов потока и кончая далекими перспективами окружающих гор. В Накашима живёт фотограф Уэно, обладающий большим выбором фотографических видов Японии,



а в приёмной комнате в альбомах и в рамках на стенах можно встретить массу портретов знакомых русских офицеров, считающих долгом непременно сняться у него по приходе в Нагасаки.

Недалеко от фотографии над обрывом увидели памятник грубой японской старины. Это священный фонарь, составленный из грубых плит и кусков дикаго камня. Он похож на два гриба, поставленных один над другим. Ножкой верхняго гриба служит выточенный внутри каменный шар с двумя отверстиями с противоположных сторон, он служит для помещения лампы. Напротив фонаря стоит буддийская часовня, в которой показывают интересную древнюю статую лежащей коровы, отлитой почти в половину натуральной величины из тёмной бронзы, статуя удивительно хорошо сделана и, по-видимому, прекраснаго металла.

Побывав в некоторых магазинах, приехали в магазин черепаховых изделий, наиболее посещаемый моряками всех наций. Хозяина его, Изаки, русские называют «черепаха-человек». Никто не уходит из магазина, не купив что-нибудь, хотя цены нельзя назвать дешёвыми. Над входом в магазин помещается деревянная божница с разными фигурами двух богов: Цзяя-сю, гения, покровителя от пожаров и воров, Умино-ками, покровителя моряков.

Осматривая храмы и встречая в лавках статуи различных богов, мы, конечно, заинтересовались сведениями о них, и нам удалось познакомиться с кое-какою характеристикю богов религии Синто:

1. Будда — изображается сидящим на лотосе и благословляющим мир.

2. Бенгин — одна из семи гениев домашнего счастья, наиболее почитаемая, представляет идеал женщины, семьи, гармонии и моря, как элемента, доставляющаго Японии питание.

3. Шиу-Ро — гений долгоденствия, пользуется одинаковыми правами с Бентен. Он изображается с огромным открытым лбом, который у него вырос во время долголетней его жизни от размышлений, наблюдений и соображений над явлениями жизни физической и духовной. Его атрибуты — журавль и черепаха — эмблема долговечности.

4. Иебис — рыбак, брат солнца, заботится о питании и хлебе для страны, изображается с довольной улыбкой и удочкой в руках, изображение, очень подходящее к нынешним временам: довольная улыбочка — от удачной поставки хлеба в голодающия местности, а удочка — для ловли рыбы в мутной воде.

5. Тосси-Теку — гений талантов, старец, покровитель детей, изобретатель игр и изделий из бумаги.

6. Бизжамон — бог славы, чтимый военными, самураями, чиновниками, поэтами и писателями.

7. Готей — олицетворяет внутреннее довольство среди бедности и лишений, гений поселян. Вероятно, его девиз: «С милым рай в шалаше».

8. Дайкок — купеческий идеал, толстоухий, тучный бог материальных богатств. Должно быть, от него пошли толстые купцы с тугим ухом к нуждам обывателей.

Наше первое знакомство с Нагасаки ограничилось этими достопримечательностями, тем более, что один день пришлось сидеть по судам по случаю шторма с дождём. На рейде образовалась каша из сорванных с якорей шлюпок, им оказывали помощь шлюпки с военных судов.

4 сентября крейсер «Африка» с командующим морскими силами ушёл в Чифу, где стояли на рейде иностранные эскадры со своими адмиралами. По обычаю, вновь прибывший адмирал должен сделать визиты и познакомиться со своими коллегами.

Прибыв 6 сентября в Чифу, мы застали следующие суда: английскую эскадру под флагом вице-адмирала Кут на яхте «Виджилент», корвет «Модест», «Энкаунтер», «Альбатрос» и лодку (канонерскую. — *Ред.*) «Лили»; французскую эскадру под флагом контр-адмирала Дюперре на корвете «Темис», корвет «Керкелян» и авизо (посыльное судно. — *Ред.*); германскую — с начальником отряда Цирцов, он же командир корвета «Винета», корвет «Фрея», лодки «Циклоп» и «Вольф». Представителями американцев были пароход «Ашелот» и лодка «Алерт», испанцев — корвет «Донна Мария де Молина», китайцев — лодка «Тай-ан». Из русских судов здесь находилась в качестве стационара лодка «Нерпа».

С самого нашего прихода не переставал дуть северный ветер, прекращающий или, по крайней мере, затрудняющий сообщение с берегом, и потому нам удалось попасть в город только один раз.

Чифу расположен по берегам двух бухт, между которыми выдвигается гористый полуостров. В правой бухте (если смотреть с рейда) обыкновенно пристают все шлюпки, здесь на берегу помещается таможня, которая функционирует под управлением англичанина, состоящего под начальством главного директора китайских таможен сэра Роберта Гарта. Невдалеке находятся угольные склады для снабжения приходящих судов.

Берега левой бухты песчаные, образуют отличный пляж для купанья в море, охотно посещаемый любителями в летнее время. Здесь же помещается клуб и две гостиницы; существует ещё тре-

тья на этом же берегу, но порядочно далеко от города, она служит, главным образом, пансионом для приезжающих в Чифу на лето.

На мысу между бухтами возвышается круглый холм, носящий название «Янтай» (Ян-тау), хотя англичане зовут Тоуер пойнт, вероятно, по пирамидной башне, служащей наблюдательным пунктом за движением судов на рейде. На этом мысу красуются европейские дома, отвечающие своею постройкой условиям жаркаго климата. Один из лучших домов принадлежит А. Д. Старцеву, известному русскому коммерсанту, проводящему лето в Чифу. Зашли, конечно, к нашему поставщику «Сизтас и К°», в магазине котораго можно найти что угодно.

К юго-западу от мыса расположен китайский город, состоящий из нескольких улиц, наполненных грязью и лужами, с убийственным запахом.

Недостаток времени и дурная погода заставили рано вернуться на судно, к тому же визитные церемонии приходили к концу, и адмирал должен был вернуться в Нагасаки, куда мы и ушли 9 сентября. С удовольствием покинули неприглядные берега Чифу. Все торопились в тёплый и уютный уголок Японии, но и там пробыли недолго — адмирал спешил во Владивосток, где ожидали его распоряжений.

Наш уход из Нагасаки состоялся 14 сентября.

### От Нагасаки до Владивостока и Сингапура

Хорошо было крейсеру «Африка» стоять на рейде, пользуясь благодатным климатом Японии, среди цветущей зелени, но адмирал спешил во Владивосток, и потому 14 сентября нам пришлось расстаться с уютным рейдом Нагасаки. 17 сентября поздно вечером крейсер отдал якорь в бухте около Владивостока с тем, чтобы утром перейти в Золотой Рог. Вход состоялся при торжественной обстановке и громе салютов. Когда крейсер стал на якорь, всё морское и сухопутное начальство прибыло представиться генерал-адъютанту С. С. Лесовскому и приветствовать его с приходом.

Со следующего дня адмирал начал делать визиты, и сейчас же пошли заседания, комиссии и другия скучныя вещи, по крайней мере, с нашей точки зрения, стремившихся на берег. Заседания причиняли нам беспокойство, и потому мы были рады приходу крейсера «Европа», который принял к себе весь штаб, а с ним и комиссии, жаль только было расстаться с любимым адмиралом.

Скажем теперь о Владивостоке. Город растянут на одной стороне бухты Золотого Рога, тогда как другая сторона покрыта лесом, да у самой воды стоят угольные склады Маковского. В описываемое нами время на углах были прибиты дощечки с названиями улиц, но самых улиц ещё не было, кроме вымощенной Светланской и такой же в офицерскую слободку. Неблагоустройство города и печальное состояние порта выказывались во многом. Например, недостаток воды и средств доставлять её на суда заставлял просить у знакомых одолжить воды из колодца или приходилось посылать шлюпки в бухту Диомид. Из казённых зданий только два имели солидный вид: штаб главного командира порта и казармы 1-го линейного батальона. Портовые мастерские и склады поражали своею ветхостью и, несмотря на старания поддержать их подпорами и штукатуркой, — грозили падением. Самая планировка города вызывала недоумение вновь прибывшаго: зачем порт расположен у относительного мелководья в одном конце, тогда как здание экипажа помещается у самой глубокой части бухты на противоположном конце в трёхверстном расстоянии. Церковь была одна, очень маленькая, деревянная; на собор собирали деньги, но оне куда-то исчезали, и долгое время Владивосток не имел собора. Дом главного командира в 1880 г. был небольшой и старый, постройка новаго остановилась долгое время на высоте фундамента. Перед домом развели большой общественный сад, спускающийся к берегу бухты. Теперь, конечно, всё имеет другой вид, но торговля, как тогда, так и теперь, не выходит из рук торговаго дома «Кунст и Альберс».

На военных советах у адмирала решили, в числе других мероприятий в ожидании военных действий, также укрепление крепости, а именно: постройку новых батарей и установку орудий. Вся крепость для этой цели была разделена на районы, которые распределили между судами эскадры. Но долю «Африки» и фрегата «Минин» достался мыс Эгершельд. Обыкновенно рано утром район объезжал инженер, он назначал работы, иногда довольно сложные, как, например, постройку укреплений, и при этом не находил времени объяснить детали, ссылаясь на то, что нас обучали фортификации в училище, и мы должны знать, помнить, а не спрашивать. Бывали и такие случаи. Помню, как-то послали очередного мичмана на берег с командами «Африки» и «Минина» (офицеры обоих судов чередовались между собою). Приехавший артиллерийский офицер предложил мичману втащить огромный, тяжёлый пушечный станок на гору. Приспособлений никаких

нет, даже досок и веревок, а команда стоит во фронте, ожидая приказаний, — положение для мичмана критическое. Сосчитав людей, боцман с «Минина» подходит и спрашивает: «Ваше благо-родие, как прикажете втаскивать станок?»

— Какой же ты боцман, если меня спрашиваешь, как надо тащить станок? Я думал, ты спросишь, куда надо тащить, а не как тащить!

Эффект получился громадный. Команда вступилась за своего боцмана, неизвестно откуда достали доски, брусья и всё прочее, запели «Дубинушку», и к концу работ станок был на горе. Конечно, самая работа и устройство салазок шли под указаниями мичмана, но достали всё необходимое сами матросы.

Погода довольно благоприятствовала работам, только однажды задул «суйфун» со снегом (так называется штормовой ветер, дующий со стороны реки Суйфун), шторм продолжался сутки, мы стояли в густом тумане и снегу, не видя ничего кругом. Утром на следующий день стихло, и мы увидели, что одни суда поменялись местами, других прижало к берегу, а у нас затонул паровой катер. Старший офицер послал меня доложить командиру об этом обстоятельстве, так как я заведывал катером. Страшно было идти «перед светлыми очи» грозного командира, но делать нечего, вошёл в каюту.

— Вам что угодно?

— Евгений Иванович! Во время вчерашней пурги паровой катер сорвался с бакштова и затонул.

— Вы им заведуете, а потому извольте найти и без этого не возвращайтесь на судно.

— Есть!

Сообразив, где мог затонуть катер, я отправился на поиски, вскоре нашёл и с торжествующим видом доложил командиру:

— Евгений Иванович! Катер найден!

— Хорошо, теперь его поднимайте.

Взяв барказ и катер с водолазами, отправился к месту нахождения катера, там послал водолазов заложить тали и, установив надлежащие приспособления, поднял катер до поверхности воды и в таком виде привёл к борту крейсера для подъёма на своё место.

В пылу мичманского восторга и гордости по случаю быстрого выполнения приказа командира, мне казалось, что командир осыпет благодарностями, а он только ограничился новым приказанием — следить за починкой катера на берегу.

У нас было много знакомых, и потому время шло быстро и весело, мы увлекались хорошенькими барышнями, но никто из нас не попался в сети, хотя свадьбы случались нередко вообще на эскадере и на берегу. Рассказывали нам такой случай: молодой офицер ухаживал за барышней, говорил ей комплименты и как-то поцеловал руку, конечно, в этот злосчастный момент «случайно» вошла маменька.

— Ну, вот и слава Богу, поздравляю и благословляю вас, милые детки!

Офицер стал было отнекиваться, но энергичная дама заставила сделать предложение, и он, браня свою неосторожность, поехал к командиру поведать горе.

— Вы сделали предложение?

— Заставили сделать.

— А в какой форме вы были, когда делали предложение?

— Просто в сюртуке.

— Без эполет?

— В погонах.

— Ступайте, не кручиньтесь и будьте осторожнее другой раз.

Командир поехал к энергичной даме и объяснил ей, что по морскому уставу полагается делать предложение в эполетах, а потому сделанное в погонах не действительно, и он разрешить эту женитьбу не имеет права. Конечно, был страшный протест, но, тем не менее, дело этим и кончилось.

13 ноября крейсер «Европа», ушедший в Нагасаки, по пути попал в шторм, наделавший ему много бед и повреждений. Главная беда заключалась в несчастье с адмиралом С. С. Лесовским, которого влившаяся на палубу волна бросила к мачте, и он сломал себе ногу. Болезнь уложила адмирала в постель надолго, командование эскадрой перешло к нашему адмиралу, барону О. Р. Штакельбергу. Его телеграммой потребовали в Нагасаки вместе с крейсером «Африка». 18 ноября мы ушли из Владивостока. За два месяца стоянки офицеры со многими перезнакомились, и потому расставаться было грустно, но благодаря экстренному уходу простились быстро, не успев надавать барышням разных обещаний на будущее.

Как ни были теплы наши отношения с жителями города, всё-таки на рейде было холодно, и мы с радостью встретили остров Дажелет (по-японски Матцусима), у которого уже заметно влияние тёплого течения. Самый остров ничего радостного не представляет — голый камень с отвесными берегами, необитаемый

и безводный, никого к себе не заманивает. В тёплую, прекрасную погоду 26 ноября пришли в Нагасаки, где С. С. Лесовский передал командование эскадрой барону О. Р. Штакельбергу и поручил ему идти в Йокогаму для представительства по случаю нашего альянса с японцами.

Мы знали, что стоянка в Нагасаки не будет продолжительна, и потому не теряли время, чтобы продолжить наше знакомство с городом. В один прекрасный день нас привезли к подножию громадной лестницы большого храма Сува. Прежде чем подняться по лестнице, надо войти в священные ворота — тори, вид которых имеет всегда одну и ту же строго определённую форму, а именно: ставятся два столба наклонно друг к другу и связываются между собою наверху двумя поперечными перекладинами, причём верхняя обыкновенно с изогнутыми концами.

Между перекладинами оставляется просвет известного размера, в середину которого вставляется стоячий брус для связи перекладины. Тори составляют непрременную принадлежность всякаго храма и даже самой незначительной часовни.

Пройдя ворота, мы стали подниматься по лестнице, составляющей очень древнее и солидное сооружение в Нагасаки. Она сложена из правильных громадных брусьев с таким же бордюром по бокам. По обеим сторонам лестницы построено много разных домиков с садами, часовен, лавочек, попадаются и кладбища. Поднимаясь всё выше, мы ожидали увидеть храм, но напрасно — его закрывает от глаз густая зелень вековых деревьев. На верхней площадке от лестницы идут каменные перила с деревянной галереей над ними, прямо стоят главные ворота, за которыми на широком дворе красуется древняя бронзовая статуя священнаго блага коня почти в натуральную величину. Предание гласит, что на белом коне были привезены в Киот законы Будды. Около коня помещаются два каменных фонаря и громадная бронзовая ваза, очень старинной прекрасной чеканной работы.

Двор окружён галереями, в них висят дощечки с именами жертвователей на храм, дощечки как бы заменяют книгу со списком вносящих деньги на храм или на поминанье. Кроме дощечек висят картины, изображающая мореходных японских шхуны.

Перед отправлением в дальнее плавание судохозяин приходит молиться о благополучном плавании и, вероятно, чтобы богиня Бентен не перепугала, приносит изображение своего судна. Обходя галереи, мы чуть не пропустили интересное место, где исцеляется зубная боль. Здесь висит щит с написанными на нём молитвами,

сверху которых приклеены маленькие картонные барабаны, обтянутые бумагой. Чтобы получить исцеление, надо купить у бонзы свёрток с молитвой, оторвать кусок бумаги от свёртка и жевать его, трижды читая в то же время молитвы, написанные на щите. Когда жвачка готова, надо плюнуть ею в барабан, кто попадёт и прорвёт бумагу, у того зубная боль пройдёт. Мы никого не заметили, кто бы занимался исцелением своих зубов таким радикальным средством и терял время на это приятное занятие.

Главный храм представляет собой деревянный навес из кедровых балок, с трёх сторон забранный глухими щитами, тогда как передний фас закрывается только в дурную погоду или в других случаях. Храм стоит на каменном фундаменте, и к входу ведёт каменная лестница. Внутренность храма отличается безукоризненной чистотой и простотой; главная часть храма заключается в алтаре — это небольшое возвышение в несколько ступеней, на площадке которого поставлено историческое зеркало богини Изанами. Зеркало металлическое, круглое, с ручкой, вставляемой в деревянный постамент. Над алтарём протянута верёвка с подвешенными на ней особо сложенными бумажками с семью загибами в честь семи гениев-покровителей Японии. Стены храма отлично выструганы, а пол покрыт очень хорошей циновкой. Характер постройки храмов и обычай ставить зеркало основаны на целом ряде легенд, переходящих из рода в род.

Дальнейший порядок осмотра для нас состоял в прогулке по общественному саду, лежащему на одной из площадок горы ниже храма. Дорожки сада вьются между цветочными клумбами и под сенью больших хвойных и лиственных деревьев, между которыми мы заметили перечные и камфарные. На лужайках встречаются чайные домики, устроены стрельбища для стрельбы из лука, а с дорожки по краю сада открывается чудный вид на всю длину бухты и далее до Такасимы.

Решив осмотреть и другие храмы в Нагасаки, мы поехали в противоположную часть города, где находится храм Дайонджи, принадлежащей буддийскому вероисповеданию. Через тори вошли в ограду двора, на котором стоят часовенки с изображениями Будды, тут же бонза продаёт амулеты. Двор украшен массивными фонарями, древними бронзовыми курильницами и парой корейских львов, стоящих на пьедесталах. В одном конце двора стоит павильон, украшенный резьбой, в нём под крышей висит цилиндрический медный колокол, в который бьют горизонтально подвешенным бревном.



Храм построен из дерева и по образцу других стоит на каменном фундаменте; внутри храм разделяется рядами лакированных, украшенных резьбой колонн на три части. Из них средняя — самая большая, в ней помещается алтарь, перед которым поставлено «колесо закона» — барабан со свёртками, на котором написаны законы. Достаточно повернуть за ручку барабана, и все законы будут прочитаны, то есть выполнено требование религии — ежедневно читать все законы. С потолка храма повсюду спускаются симметрично и красиво подвешенные разнообразные фонари, от самых простых до самых затейливых с ажурной резьбой.

Над главным алтарём в глубине особого киота помещена позолоченная статуя Будды, больше человеческого роста, с алмазом, вделанным в лоб статуи. Из главного алтаря можно пройти коридором в особый придел, посвящённый памяти усопших. В нём устроены полки, на которых поставлены небольшие киоты со статуэтками святых, около каждого киота лежит доска с именами усопших.

Надо упомянуть ещё о садике около храма. В нём устроен миниатюрный пруд с проточной водой, масса разнообразных рыб играют на поверхности воды, греясь на солнце или уходя в тень окружающих деревьев. Здесь устроены маленькие гроты, перекинуты мостики и посажены деревья разных сортов, вырощенные особым образом. Это деревья-карлики, которым придают желаемую форму и фигуру. Не знаю, каким образом японцы достигают подобных результатов, но выходит крайне оригинально и в своём роде красиво. Подобного рода садика устроены как бы для кукол, мы встречали их в разных местах Японии, но увидели первый раз в деревне Иноса около Нагасаки.

На следующий день мы поехали в Тахидзеро, местечко, лежащее на берегу моря с другой стороны острова, в трёх часах езды на джинерикшах от Нагасаки. Дорога идёт в гору, проходит ущелье и спускается к морю, то есть дорога делает перевал через горный краж, при этом проходит всё время в зелени и даёт возможность любоваться прелестными пейзажами, особенно на возвышенных местах, откуда кругозор шире. Местечко Тахидзеро довольно большое, жители занимаются торговлей рыбой. Гостиниц нет, пришлось закусить слегка в частном доме.

Обратный путь совершили при лунном свете, в бледном освещении всё приняло другой вид — и причудливое очертание гор, и домики, и окружающая зелень.

24 ноября — Екатеринбург день. Вспоминая своих именинниц, мы пошли обедать в японский отель, выбрали лучший из рекомендованных, а именно в Мума-мячи, принадлежащий Джьютеи.

С самага подъезда начались изводящия церемонии и поклоны, заставили снять обувь, чтобы по холодному лакированному полу и лестницам пройти внутрь дома, где в одной из комнат расположились на циновках, покрывающих весь пол.

Уселись по приглашению «дозо о каке кудасай». Им пригласить-то легко, а каково-то нам было устроиться! Сначала храбро уселись по-японски, поджав ноги, но скоро ноги затекли, пришлось лечь — руки затекли, опять менять позу. В конце концов кое-как приспособились.

Первым делом угощали жидким чаем без сахара в маленьких чашках, чтобы согреться внутри, для наружного согревания принесли «хибач» — ящик с горячей золой и углями. Затем поставили перед каждым игрушечный столик с первой партией чашек, в которых оказалось два сорта супа, квашеная редька, грибы с вареньем, маринованные в уксусе молодые ростки бамбука, варёные бобы, яичница с солёной соей и мелким сахаром, апельсиновый мусс и сладкое рисовое тесто. Всю эту прелесть запивали подогретой рисовой водкой (саки).

Вторая партия была как будто лучше, и далее попались вкусные вещи, как, например, сырая рыба тай с хреном и соей, она напоминает вкусом наш балык из белорыбицы. Недурна отварная рыба, зелень, хуже варёные устрицы, каракатицы, морская капуста и ещё какая-то неизвестная вещь. Этим не кончилось угощение, дали ещё жареную курицу, изжаренную на растительном масле и каким-то варварским образом приготовленную (блюдо носит название «скиаги»), котлеты из птичек и сладкое блюдо вроде бланманже, только невкусное. Кто пробовал всего, тот насытился, а разборчивые остались голодны и напустились на сытых:

— И охота было приходиться сюда, чтобы есть всякую дрянь!

— Напрасно, были вкусные вещи.

— Уж не сырая ли рыба с вареньем?

— А чем худо, меньше бы разбирали, больше бы были сыты!

Разговор стал осложняться, и потому для прекращения его партии разделились, сытые пошли гулять, а голодные поехали в другой отель с европейским столом.

29 ноября на крейсер перебрались лица, прикомандированные к нашему адмиралу на время его командования эскадрой, и потому нас, живших в каютах, преспокойно выселили в матросский

лазарет в жилую палубу. Распоряжение, конечно, выполнили молча, но с большим внутренним неудовольствием на штабных чинов, пользующихся всюду привилегиями. Пришлось бельё сложить в корзину, поставить её под койку, платье развесить на гвоздики и т. д. Это еще ничего, но спать среди матросов было очень душно.

30 ноября в семь часов утра ушли в Иокогаму. Перед уходом командир позвал меня в каюту и сказал:

— За болезнью старшего артиллерийского офицера, остающегося в Нагасаки, вы примите его обязанности. Имейте в виду, что скоро будет боевая стрельба.

— Есть! — и поворот из каюты.

Монолог небольшой, а сколько забот и работ он прибавил, зато явилась прибавка содержания, а главное — чувство удовлетворения, что выбор пал на меня.

В ночь на 4 декабря «Африка» отдала якорь на Иокогамском рейде, освещённом ярким заревом громадного пожара.

Вот мы, наконец, добрались до центрального места Японии недалеко от столицы страны Восходящего Солнца, которую давно стремились посетить.

Первое, что бросилось в глаза, это другой тип шлюпок (фуне). Здесь они без рубок, больших размеров и с несколькими гребцами. Изменение типа зависит от условий рейда, который отличается бурным характером. Ветер разводит большую волну, и не всегда фуне может выгрести с берега на судно. Впоследствии в Иокогаме построили мол, ограждающий рейд от волны.

Утром, рассматривая берега залива и Иокогаму, мы не пришли в восторг от красоты местности, только, безусловно, красива гора Фудзияма, потухший вулкан в двенадцать с половиной тысяч футов высотой. Фудзияма видна здесь отовсюду и во всяких видах красива и грандиозна. По берегу залива в города идёт набережная (Бунд), облицованная гранитом, с несколькими пристанями для шлюпок и пароходов. Вдоль набережной стоят двухэтажные белые домики с палисадниками и высокими флагштоками; тут же начинается европейская часть Иокогамы, вполне благоустроенная, с прекрасным шоссе и зданиями городской ратуши, английским клубом, таможней, конторами и тюрьмой. Из церквей мы заметили англиканскую с высокой крышей и католический костёл.

Иокогама расположена на северо-восток и европейской частью с прилегающей к японской доходит до городка Канагава по берегу бухты. Другая сторона Иокогамы оканчивается на холмистом

кряже Сенгияма или, как называют англичане, Блеф. Здесь построены среди густой зелени дачи европейцев и госпиталя.

Главная улица Йокогамы, параллельная набережной, — Мейн-стрит, её продолжением по японской части города служит Хончодори. Границей между этими улицами служит широкий проезд, идущий от портовой пристани и упирающийся в городской общественный сад. По левую сторону проезда, или Портовой улицы, стоит ряд консульских домов, а по правую — казённые здания. Хончодори оканчивается мостом через обводный канал, за которым находится сквер и вокзал железной дороги. Хончодори — широкая улица с фонарями и водосточными каналами. По ней встречается много магазинов фарфоровых, лаковых и шёлковых изделий.

Мы скоро определились на некоторых магазинах и впоследствии всегда их посещали. Тамайя — магазин отличных лаковых изделий, особенно знаменит матово-золочёным лаком с миниатюрной живописью. Шобей — привлекает шёлком и вышивками, а от Мусачию уйти трудно, такая у него масса разнообразных предметов роскоши и японского искусства: придя в магазин, можно думать, что пришёл на выставку. Тут всё есть: вазы, курильницы, чаши и старый сатцумский фарфор, изделия из которого отличаются изящной формой с тонкими украшениями.

Менее важный магазин шелковых изделий, но также хорошо знакомый русским — это магазин Танаб-есан, его сестры (Окин и Танабе-сан) содержали в то время чайный дом наверху горы Сенгияма, охотно посещавшийся моряками всех наций. В чайный дом можно проехать по горе шоссе́йной дорогой или подняться по сто одной ступеньке от подножья горы, почему и чайный дом этот получил название «Сто одной ступеньки».

На другой день прихода начались официальные визиты. Контр-адмирал О. Р. Штакельберг с командиром крейсера и чинами штаба сделал визит нашему посланнику в Токио К. В. Струве и его супруге. 5 декабря посланник отдал визит адмиралу в Йокогаме на крейсере «Африка», где был встречен по уставу. 6 декабря наше начальство ездило с визитами в Токио к министру иностранных дел Инойе, морскому министру вице-адмиралу Еномото, военному министру генерал-лейтенанту Ямагата и начальнику главного штаба генерал-лейтенанту Ояма.

Нас не брали с собой делать визиты, и потому мы сами отправились по железной дороге изучать Токио. Дорога построена в два пути, вагоны первого и второго классов различаются только обивкой, вокзал достаточно обширный, устроен по образцу европейских.

От Икогамы до первой станции Канагавы тянутся непрерывно деревянные дома и лавки. В Канагаве местность уже холмистая, поезд проходит по городу. Следующая станция — Тсуруми: справа большое селение, слева лесистый кряж и вдаль селение. Третья станция — Кавасаки. Здесь равнина расширяется, повсюду рисовые поля, усеянные массой журавлей и совершенно белых рисовых птиц «иби». За Кавасаки поезд проходит через реку Лого по деревянному мосту и останавливается у станции Омари, около которой разводят грушевые и вишневые деревья исключительно для цветов. Последняя станция перед Токио — Синагава, здесь поезд идёт по равнине, покрытой домиками и фабриками, далее входит в глубокую выемку в горе. Синагава стоит у самого моря.

Приближаясь к Токио, надо проезжать мимо Сибайских холмов, затем вдоль канала, по набережной которого стоят японские дачи с садиками, чрез предместье Шиба и, наконец, поезд подходит к станции в Токио.

С вокзала мы отправились поодиночке в колясочках, запряжённых тройкой лихих двуногих коней, быстро мчавшихся по городу, расположение которого мы изучали по карте. Западная половина города Токио занимает громадную площадь, как нам говорили, в шестьдесят три квадратных версты, окаймлённую с севера и востока широкою дугою большой реки. Везде местность изрезана проточными каналами и разбита прямыми улицами на правильные кварталы. Восточная часть города, лежащая на левом берегу реки Сумида-гава, значительно меньше западной, эта река составляет правый рукав реки Тоды и также впадает в Токийский залив. Обе части города разделены на пятнадцать округов и соединяются между собою шестью мостами (башни): Оскиа, Адаума, Юмайя, Риогоку, Син-о-каси и Иетай. Главная улица называется Гинза.

Первый наш визит был в русскую духовную миссию, построенную в северной части округа Сото-Сиро в местности Суруга-дай. Дом двухэтажный, каменный, стоит на горе, по склонам которой ютятся японские деревянные домики. Церковь небольшая, простая, но вполне приличная, светлая и очень чистая (в настоящее время построен каменный собор).

Мы попали на литургию, которую совершал молодой иеромонах с диаконом-японцем, пели дети из школы. Чрезвычайно приятно видеть благочиние в церкви, мужчины и женщины стоят на разных сторонах, никто не опаздывает, не разговаривают и не обращаются. Проповедь сказать вышел сам епископ Николай,

причём японцы сели на пол, живой струей лилась японская речь высокочтимого пастыря, и видно, что слушатели не проронили ни одного слова из его проповеди. Японцы не привыкли к продолжительному стоянию на ногах, и потому они садятся на пол во время проповеди епископа.

Нам предложили посетить и другие церкви, их всех четыре: при миссии, при посольстве, в квартале Сиба и Ниццуме, но мы за неимением времени решили только осмотреть учреждения при духовной миссии, а именно: школу благовестников для взрослых, в ней проходят богословские науки на японском языке, семинарию для мальчиков, женское училище. Перед отъездом посетили епископа Николая, принявшего нас самым сердечным образом.

Из миссии проехали в знаменитый парк Уэно, перед которым расположена на площади постоянная ярмарка разных предметов. Миновав её, въехали в прелестную аллею громадных клёнов и остановились у небольшого конусообразного холма, который со стороны дороги скрыт высокими кустарниками и деревьями. На вершине холма поставлена бронзовая статуя Дай-Буддса, то есть великаго Будды, у подножья стоит пара каменных канделябров и два водоёма со святой водой. Несколько в стороне на камне поставлено бронзовое изваяние Кванно-сама (небеснаго духа — посредника между небом и землёй). Недалеко от холма при входе с кленовой аллеи в великолепную рощу находится гранитное тори, начинающее путь в священную рощу и далее к храму.

Дорога выложена гранитными плитами и обставлена двойным рядом каменных фонарей. Особый эффект этого пути состоит в небольшом изломе его линии, вследствие чего храма сначала не видно — он открывается неожиданно. Немного в стороне высится между деревьями красная пагода с галереями в каждом этаже.

Храм носит название Тоо-сиогу. Главная его достопримечательность состоит в гробнице сиогунов (правителей. — *Ред.*). Правый придел храма посвящён Кондомио-джину, покровителю Токио, в пределе висят меч и секира этого джина (духа).

Из храма поехали по парку, который расположен в холмистой местности и, благодаря богатой растительности, тенист и местами особенно живописен. Чрезвычайно хорош вид на озеро «Сино-базуно-ике» с прелестным островом, на котором построен храм богини Бентен. На каменных террасах и площадках парка устроены кумирни, чайные домики и один из лучших ресторанов, в котором мы плотно позавтракали, порядочно проголодавшись с утра.

После завтрака поехали в Асакса-Окурамат, часть города, соседнюю с Уэно, посетить храм Кинриу-сан. Джинерикши довозят только до начала длинного прохода, вымощенного плитой, по обе стороны прохода стоят прилавки, на которых продают цветы, детские игрушки, веера, фрукты, воздушные змеи и другие предметы. Между лотками движется толпа народа, образуя течение с одной стороны от входа до храма, этим течением мы дошли до деревянных раскрашенных ворот с двумя статуями небесных стражей. Статуи сделаны из дерева, частью покрашены и вставлены в ниши ворот.

Мощёная улица продолжается за воротами до храма, около которого продают священные книги, статуэтки, свечи и другие священные предметы. Внутри ограды главный путь разветвляется в обе стороны на поперечные тротуары, которые делят двор и великолепную рощу на участки с множеством часовен и келий. Около храма слева стоит пятиэтажная пагода, а с другой стороны — ворота, похожая на только что пройденные.

Главный храм Кинриу-сан неизбежно построен из дерева и покрыт двухъярусной крышей. Внутри храм разделён рядами колонн на три части. Алтарь отделён решёткой, за которой стоят ящики для сбора пожертвований. В нише за жёлтой решеткой поставлен позолоченный идол Каннон-сама. Из храма мы поспешили на поезд для возвращения в Иокогаму, где обедали в английском клубе с нашим консулом А. А. Пеликан.

До 20 декабря обмен визитов не прекращался — много приезжало японских властей, консулов и других лиц. Из приёмов надо отметить: завтрак у адмирала нашему посланнику Кириллу Васильевичу Струве и супруге его Марии Николаевне, которые посетили и другие наши суда — фрегат «Князь Пожарский» и клипер «Крейсер».

20 декабря — новый год у иностранцев, пришлось объехать все стоящие на рейде суда, а их собралось порядочно. Тут были англичане, американцы, итальянцы, немцы, французы и японцы. Офицеры ездили на две смены. Дело в том, что обыкновенно заставляют пить бокал шампанского на каждом судне, а их больше двадцати, естественно, одна смена не может выдержать радушных приёмов.

Накануне японского Нового года мы поехали смотреть приготовления к празднествам на берегу. Все дома, храмы и тори были уже украшены флагами, гирляндами из соломы с цветными бумажками, такие же гирлянды растянута на бамбуках вдоль тротуаров. Перед входом в дом стояли разукрашенные ёлки и висели гирлянды из листьев. На улицах мы встречали много женщин,

несущих цветущия деревья в горшках, а публику с ветками «дерева счастья», вроде нашей вербы. В домах перед божницей в этот день ставят рисовые хлебы вроде просфор, плоды и саки.

Главная забота каждого японца — привести свой дом внутри в полную чистоту, иначе заберется злой дух, который непременно приходит в тот дом, в котором осталась нечистота. Около полуночи по совершении некоторых обрядов в каждом доме садятся ужинать и в двенадцать часов поздравляют друг друга с Новым годом и началом трёх начал (года, месяца и дня). В Новый год японцы рано встают, берут горячую ванну или моются в общей бане, надевают лучшее платье и идут в храм, исповедуя грехи друг другу. В храме получают амулеты для прибавки к двери своего дома и затем делают визиты.

Как накануне, так и в Новый год существует много различных обычаев и церемоний, точно всеми выполняемых, но нам, конечно, не удалось их видеть — надо долго жить, чтобы хорошо ознакомиться с обычаями страны.

22 декабря у нас был обед французским офицерам, 24-го японский император делал обед высшим чинам и посланникам, 25-го приехал на крейсер епископ Николай. Днём для развлечения команды был приглашён фокусник, а вечером после обеда в кают-компании, на который были приглашены адмирал и командир, зажгли ёлку для команды на верхней палубе, раздавали подарки и устроили спектакль. День окончился офицерской ёлкой в кают-компании, общее настроение не способствовало веселию, и потому все скоро разошлись по каютам.

26 декабря все суда на рейде расцвелились флагами по случаю прихода на итальянском судне принца Генуэзского (брата итальянского короля). Его флагу салютовали все суда и береговая батарея в Канагаве. В полдень прибыл на рейд японский император (микадо) отдать визит принцу и принять у него завтрак. 27-го назначили парад японских войск в Токио. В восемь утра командиры и офицеры всех эскадр в полной форме отправились по железной дороге в столицу. Мы проехали прямо к К. В. Струве и вместе с ним отправились на плац, где были разбиты две палатки, одна для микадо и его гостя, другая — для дипломатического корпуса и офицеров всех наций. Вторая палатка представляла красивую, пёструю картину разнообразных морских и сухопутных форм.

В десять часов показались две парадныя кареты, окружённые конвоем улан. В первой сидел микадо, во второй — принц Генуэз-



ский. Впереди императорской кареты скакал улан со штандартом Его Величества.

Принц Арисугава скомандовал «на краул!», музыка заиграла японский гимн, а микадо, не торопясь, вышел из кареты и, не обращая ни на кого внимания, вошёл в свою палатку, где сейчас же начались представления дипломатических чинов и гостей. По окончании этой церемонии подвели маленькую лошадку под зелёной попоной с вышитыми на ней золотыми астрами. Микадо сел на лошадку и вместе с принцем Генуэзским отправился в объезд в предшествии своего штандарта и в сопровождении военной свиты.

Войска стояли в три фаса, имея на правом фланге единственный хор музыки. Музыканты были одеты в красные шаровары, голубые гусарки и красные кэпи с белыми султанами. Объезд произвёл на нас странное впечатление: микадо не здоровался с войсками, и те стояли безмолвно. Эта непривычная тишина и поражала нас. После объезда начался церемониальный марш. Сперва прошла военная школа, затем пехота, кавалерия и артиллерия, всего очень мало. Войска проходили вяло и неумело.

По окончании прохождения войска построились по-прежнему в три фаса, взяли «на краул», музыка сыграла гимн, выслушав который, микадо слез с коня, сел в карету и одновременно с принцем Генуэзским в том же порядке уехал с плаца. За ними все разъехались по домам, так прошёл этот малоинтересный парад.

В этот же день вечером адмирал давал обед в честь принца Генуэзского, на обед были приглашены командиры военных судов, стоящих на рейде, вице-адмирал Кавамура и морской министр Еномото.

30 декабря принц Генуэзский сделал прощальный визит нашему адмиралу на крейсер «Африка». Вечером офицеры обедали у посланника в Токио, за обедом присутствовал знаменитый путешественник по Африке Бекер с супругой, разделившей с ним трудности путешествия. Он едва отвечал на расспросы, но зато обладал прекрасным аппетитом. Мы приглашали его к себе совершить путешествие вокруг «всей Африки», но он почему-то не приехал.

### От Иокогамы до Владивостока

1 января 1881 г. мы встретили, стоя на рейде Иокогамы, это был первый новый год, встреченный на чужбине, всем было грустно, и потому после скромного ужина сейчас же разошлись по каютам. Днём были опять безконечные визиты, как в Иокогаме, так

и в Токио. На третий день у адмирала завтракал министр иностранных дел Инойе с супругой и дочерью, также русские командиры и часть офицеров крейсера для развлечения барышни.

Интересное зрелище нам представилось 7 января: утром, выйдя на палубу, мы увидели всю Йокогаму под снегом. Дома-то под снегом — ничего, а вот деревья с плодами и бутонами цветов — дело другое. Казалось бы, вся зелень должна погибнуть, но здесь это явление обычное и не имеет худых последствий. В этот день адмирал с командирами обедал у бывшего морского министра Кавамура вместе с государственным канцлером Санджио, вице-канцлером Ивакура-Тотоми и генералом Сайго.

Пользуясь тёплой погодой, мы ездили по магазинам смотреть фарфоровые изделия, главным образом хотелось купить сатцумского фарфора. Его отличие состоит в лёгкости и в постоянном не подкрашенном цвете крем, кроме того — глазурь с трещинами, покрывающими вещь как бы сеткой. Живопись представляет миниатюру, исполненную тонким штрихом, орнамент выводится бледным золотом. Нам показывали разные сорта фарфора: один, называемый имори, он гораздо тяжелее, отличается плотностью, белизной и чистотой, служащий для выделки крупных вещей с более грубым рисунком (окраска его заключается в сочетании цветов синяго и тёмно-краснаго на белом фоне). Другой сорт — канга кудани, одинаковаго достоинства с имари, потоньше, из него делают мелкия вещи (причём рисунок выводится по белому, иногда по желтоватому фону красной краской с блестящим золотом).

Есть ещё сорт фарфора кудани, имеющий основной цвет желтоватый, из него делают блюда и тарелки. Кроме перечисленных названий фабрик фарфора, известны ещё фабрики в Киото, Овари и Новая Сатцума в городе Кагосима (главный город провинции Сатцума на острове Киу-сиу), последняя занимается подражанием изделий старой Сатцумы. Вероятно, ещё существуют и другие сорта фарфора, но нам не пришлось с ними познакомиться.

11 января крейсер «Африка» с несколькими высшими японскими чинами и их семействами ходил в бухту Атами, но пикник не удался, так как всех укачало, и гости предпочли возвратиться обратно сухим путём. Во время перехода забавно было смотреть, в какой вид пришла дипломатия и другия лица. Приходит офицер на ют (корма судна) и видит, что дочь одного из министров упорно смотрит в кадку с водой, держась крепко за снасти. Офицер выждал некоторое время окончания последствий качки и спросил её, что она нашла интереснаго в кадке.

— Я просто задумалась.

— Пойдемте лучше в адмиральскую каюту, вы там можете прилечь и думать с большим комфортом.

В один из последующих дней мы посетили гробницы бывших сиогунов в чудном парке Сиба, окружённом каменной оградой. Парк заполнен преимущественно хвойными деревьями, которые посажены, как говорят, в конце шестнадцатого столетия. Главный вход ведёт в прекрасную аллею. Направо храм Синмей, пятиэтажная пагода и другие здания. Далее по аллее дошли до стены с узорными окнами в виде медальона, ворота в стене украшены чудной работой и позолотой. Через ворота вошли на первый внутренний двор храма Сойости, двор окружён разной деревянной галереей, против каждого окна которой внутри висит бронзовый фонарь художественной резной работы.

Стены храма Сойости снаружи покрыты прекрасной резьбой и позолотой, для сохранения которой стены закрываются разборными щитами. Пол храма покрыт чёрным лаком. Внутри храма стоят знамена, а в алтаре — две статуи Будды и ещё какого-то бога.

Через храм прошли во второй двор, тоже большой, обсаженный деревьями и цветами. Перейдя двор, вошли в ворота, построенные в виде кумирни, ея колонны покрыты изумительной резьбой с рельефными драконами. Не менее великолепны резные букеты и бронзовые медальоны на дверях кумирни. Наконец вошли на третий двор, окружённый высокими стенами; посреди двора стоит терраса с двумя лестницами, идущими к каменным площадкам, на которых находятся по одному мавзолею на могилах двух сиогунов, бывших могущественных правителей Японии.

21 января получили приглашение представиться микадо. На вокзале собрались: адмирал, флаг-капитан, капитан 1-го ранга Новосильский, командиры судов — капитаны 1-го ранга П. Н. Назимов (фрегата «Минин»), П. П. Тыртов (фрегата «Князь Пожарский»), капитан-лейтенанты Е. Ив. Алексеев (крейсера «Африка»), К. Н. Назимов (клипера «Крейсер»), по одному офицеру с каждого судна (с «Африки» — мичман Руднев), оба флаг-офицера — мичмана Наумов и Перелешин.

В Токио в придворных каретах проехали во дворец Гошо, куда также прибыл наш посланник К. В. Струве, с секретарём бароном Розен (впоследствии посланник в Японии перед войной 1904 г.) и драгоманом (переводчиком, знатоком местных традиций. — *Ред.*) Малендой. Встреченные чиновниками министерства иностранных дел, мы вошли в залу с раздвижными стенами, общего японского

типа. В зале около кресла, обитаго шелковой материей лилового цвета, с затканными серебряными астрами, стоял Его Величество микадо Муцухито в генеральском мундире, с двумя принцами по бокам. С самага входа начались поклоны, через три шага, пока не добрались до императора, который обменялся с адмиралом короткими приветствиями. Затем начали пятиться назад до дверей; в другой комнате выпили по чашке чая и вернулись обратно в Йокогаму.

Во время нахождения нашего во дворце нам удалось видеть японских дам в придворном костюме, который настолько оригинален, что заслуживает описания его. В силу старинных правил этикета, существующих без изменения до сих пор, дамы, удостоенные чести являться перед лицом микадо, должны показывать вид, будто приближаются к нему на коленях. Всякий закон можно обойти, и в данном случае дамы оказались изобретательными: оне надевают очень широкия шелковыя, пунцового цвета, шаровары с отверстиями для ступней ног. Размер отверстия делается такой, чтобы нога была плотно охвачена. Пышныя складки костюма падают с талии до полу, совершенно прикрывая собою всю обувь и даже ея носки, а длинные концы шаровар волочатся сзади по полу. В общем — стоит ли придворная дама на месте или движется, вам кажется, что она то и другое проделывает на коленях.

29 января на эскадру приехали: морской министр вице-адмирал Епомото, бывший министр вице-адмирал Кавамура, военный министр генерал-лейтенант Ямагата, начальник Главного штаба генерал-лейтенант Ояма, члены верховнаго совета: генерал-лейтенант Сайго, Ямада, Миура и Тани, главный командир Йокогамскаго порта вице-адмирал Накамута. С ними приехал адъютант военного министра капитан Гуц-Номио и чиновник министерства иностранных дел Ицикава. Гости осматривали суда эскадры, ученья на них, завтракали у адмирала, затем им показали взрыв мины с катера и парусное ученье на клипере «Крейсер», после чего при громе салюта гости уехали на берег. Официальные приёмы у адмирала приходят к концу, самый парадный состоялся 3 февраля по случаю приезда принцев императорскаго дома, двоюродных братьев микадо. Прибыли: Арисугава-но-миа, фельдмаршал, Хигаси-фисимо-но-миа, генерал-лейтенант, главный инспектор стрелковой и гимнастической части в войсках, Катасиракава-но-миа, подполковник, Фусими-но-миа, капитан, Ямосина-но-миа, кадет морского училища. Принцы приехали со свитой, нашим посланником и чинами посольства, сперва на суда эскадры, где смотрели различныя учения, затем завтракали

у адмирала на «Африке». После завтрака им показали взрыв мины и в три часа отвезли на пристань.

Надо сказать, что ради бывших завтраков, обедов и приёмов адмирал нанял поваров и прислугу с сервировкой из отеля, приезжавших чуть не ежедневно на крейсер. Случалось, вследствие погоды или других обстоятельств приём переносили на другой день, хотя кушанья были готовы, и вот однажды адмирал в разговоре с одним из офицеров говорит:

— Как жаль, что целый завтрак пропадает вследствие отмены.

— А вы, ваше превосходительство, пришлите его в кают-компанию без церемонии, мы с удовольствием и благодарностью его съедем.

Адмирал обрадовался и сделал немедленное распоряжение, как на этот день, так и на будущее время, благодаря чему у нас бывали приятные сюрпризы в виде прекрасных завтраков и обедов, но, к сожалению, слишком редко.

Наконец мы собрались посетить Иокоско, военный порт около Иокогамы. Дорога занимает на пароходике полтора часа, довольно неудобном, но отсутствие комфорта сглаживается прекрасными пейзажами, особенно около входа в порт между островами. Порт содержится в большом порядке и чистоте, всё благоустроено — как три дока, так и мастерския, помещённые в прекрасных зданиях. Конечно, Иокоско и сравнивать нельзя с Владивостоком в смысле благоустройства, но город, у пристани которого останавливается пароход, не выдерживает критики.

К сожалению, подробное описание порта не может быть здесь приведено, так как рукопись погибла вместе с другими документами впоследствии, в бою на другом судне.

Из порта отправились в Иокогаму сухим путём, сначала пешком. По дороге нашли какой-то памятник, но надпись настолько стёрлась, что прочитать нельзя, видны только отдельные английския буквы. Затем поехали в джинерикшах в храм Дайбудса, громадная бронзовая статуя которого стоит на открытом воздухе. В голове статуи устроена часовня. Услужливый фотограф снял группу офицеров, расположившихся на самой статуе. Нам пришлось проехать много селений, обедать по-японски, и назад могли вернуться только к двум часам ночи, очень довольные своей поездкой.

17 февраля состоялось торжественное открытие народной японской выставки в Токио в присутствии Микадо. Мы же отправились осматривать её на другой день. Выставка помещалась на большой площади, покрытой цветниками, между которыми расположилось

более тридцати павильонов со всеми отраслями японской промышленности (центральное здание — каменное, европейской архитектуры). Как вещи, так и выполнение их самое разнообразное, а потому и цены на вещи — от самых низких до баснословно высоких. Пришлось ограничиться непродолжительным временем для осмотра выставки вследствие дождя и холода, к тому же везде было из-за этого грязно.

20 февраля весь рейд и город разукрасились флагами, встречая торжественно прибытие гавайского короля Калакауа I. На другой день опять торжество, но наше собственное, по случаю восшествия на престол Государя Императора. Утром было молебствие, салюты с подъёмом флагов, днём шлюпочная гонка, вечером иллюминация, музыка и пение, жаль только, погода много портила. 24 февраля в Токио был парад в честь гавайского короля, такой же скучный. От нас ездил другая смена офицеров.

27-го приезжали прощаться вице-адмиралы Еномото, Кавамута и Накамута, днём посетил наш посланник с бароном Розеном и А. А. Пеликан, также германский и австрийский посланники.

На другой день, 28 февраля, крейсер «Африка» покинул Иокотаму, направляясь в залив Овари с разрешения микадо, который хотел выразить особое внимание нашему адмиралу, предложив осмотреть порты, не открытые для европейцев.

Залив Овари и в особенности бухта Миа, в которой расположен город Нагойя, цель нашего путешествия, малоизвестны, и потому пришлось взять лоцманов — американца Флетчера и японца Сайкино с переводчиком Нарсэ. Ночью нас порядочно качало, на другой день утром лоцман стал уверять, что пора отдавать якорь.

— Да где же город? Где берег? — Подобные вопросы посыпались на него.

Лоцман показывал рукой и говорил, что там всё найдёте. Делать нечего, отдали якорь, спустили паровой катер и вельбот, несмотря на ливший дождь поехали: адмирал, флаг-капитан, мичмана Руднев, Абрамов и трое флагманских чинов.

Более полутора часов шли до пристани, открывая всё более и более берег. Левый берег на большом расстоянии шёл ровной полосой, немного возвышаясь над водой, это показалось странным. Действительно, впоследствии мы узнали, что это плотина для предохранения низкого берега от наводнения. С правой стороны шёл ряд шестов с грядой камней, ограждающих фарватер от наносов.

На пристани нас встретил чиновник и полицейский. Пока бегали за джинерикшами, мы успели осмотреть набережную с ря-

дом двухэтажных домов, у которых внизу магазины. Наконец подали легкие экипажи, и мы направились в отель по длинной улице Хонго, проехав несколько вёрст, свернули в другую улицу с богатыми домами и казёнными зданиями и только через полтора часа непрерывного бега наших возниц прибыли в японскую гостиницу под громким названием «Отель дю Прогрэ». Вот уж никак не ожидали такого названия в городе, не открытом для европейцев!

Самого «прогрэ» не нашли, гостиница — общеяпонского образца только с некоторыми европейскими приспособлениями, а именно оказалось несколько столов, стульев и европейская посуда английского фаянса, последнее уж совсем непонятно, потому что в Нагойе масса своего прекрасного фарфора.

Сняв обувь в холодных и сырых сенях, мы пошли в чулках по холодному лакированному полу в свои клетки разложить вещи и снять мокрое платье. Через несколько времени явился хозяин отеля Синациу-сан доложить адмиралу о прибытии вице-губернатора Номура с несколькими чиновниками и городскими депутатами для приветствия адмирала. Главные лица были во фраках с орденами, но без обуви, в белых чулках, что представляло довольно странное зрелище. Губернаторский визит и сильный дождь нас задержали, и мы рады были расположиться на ночлег. Кроватей нет, надо ложиться на полу, причём вместо подушки предложили деревянную скамеечку (макура) — на ней ломается шея, а голова свешивается. К счастью, оказалось достаточное количество ватных одеял, из которых мы соорудили себе постели и подушки «о прогрэ».

2 марта в восемь часов утра, услышав шаги адмирала, закутались в одеяла и притаились, адмирал отодвинул щит и, глядя с удивлением на кучу одеял, спросил:

— Господа, где же вы? Неужели до сих пор спите? Вставайте, надо ехать.

— Никак нет, ваше превосходительство, мы не спим.

— Так отчего же не встаёте?

— Холодно вставать, к тому же думали, что ещё рано.

— Вставайте скорее, сейчас будет у нас генерал.

Действительно, в девять часов приехал бригадный генерал Ибисан с адъютантом, приветствовать адмирала и пригласить осмотреть старинный замок. Иби-сан занимает пост начальника гарнизона в Нагойе, ему подчиняются все стояция здесь войска.

По отъезде генерала мы отправились в замок Оариджо, построенный триста лет назад при каком-то знаменитом сиогуне. К замку

пришлось ужасно долго ехать, расстояния здесь в пору для электрических трамваев и мало подходят для джиперикш. Около замка расположены казармы и живут офицеры. Самый замок окружён двумя стенами — внешней и внутренней, обе из камня. Снаружи проведён глубокий ров, через него мы переехали по деревянному мосту сначала в первые, а затем во вторые ворота, у каждого ворот вызывался караул для отдания чести. Сделав заворот, мы остановились у подъезда с широким навесом. Здесь встретил адъютант генерала и ординарцы, с ними прошли по широкой галерее, обращённой одной стороной в замковый сад, а на другую сторону галереи выходят окна канцелярий. Наконец дошли до приёмной залы, где ожидали нас генерал со своим штабом. Посреди комнаты стоял стол, покрытый зелёным сукном, а кругом стулья, на который мы сели выпить по чашке чая.

Пока адмирал беседовал с генералом, мы успели рассмотреть и полюбоваться барельефами художественной работы, которыми покрыты стены и потолок залы, эта чудная старинная работа теперь редко встречается. Обойдя несколько пустынных зал, мы спустились во внутренний двор к одноэтажному зданию массивной постройки с большими железными воротами и, пройдя после них ещё ворота, направились по открытому сверху проходу. В конце прохода оказались ещё ворота, тоже железные, устроенные в фундаменте главной башни Тенси, фундамент которой, будучи на треть выше стен крепости, представляет собой усечённую пирамиду.

На этом фундаменте помещается четырёхэтажная башня, причём каждый этаж имеет свою крышу, и чем выше, тем меньше. Гребень верхней крыши украшен бронзовой позолоченной рыбой «тай». Через калитку ворот мы попали в самую башню, войдя вовнутрь фундамента в полутёмный погреб, где помещаются сестерны с запасом воды. В других этажах хранится провизия, патроны, помещается арсенал и казарма. Из окон верхнего этажа любовались видом на весь город и Оварийский залив. Из замка поехали в учительский институт и мужскую гимназию, в первом не застали никого, а во второй нашли весь персонал. Везде чистота и аккуратность доведены до мелочей. При входе адмирала ученики вставали сразу одновременно, также отвешивали поясной поклон и одновременно садились. Обойдя классы и послушав ответы гимназистов, мы поехали в ткацкую школу, предназначенную исключительно для девушек. Школа помещается в чистеньком домике, тут же выставлены образцы работ школы. Мы застали



учениц за пряжей на деревянных станках под руководством двух учительниц и мастеров.

В этой школе выделывают только обыкновенные бумажные материи, но ученицы желающие могут обучаться выделывать и дорогая шёлковая материи. До завтрака в отеле посетили ещё другую ткацкую фабрику.

Дальнейший объезд начали с мастерской рисовальщиков по фарфору. В холодной комнате сидят полуодетые работники, держа вазы на коленях, они выводят рисунок от руки без всяких поддержек, некоторые прямо наизусть. Несмотря на такие условия, работа их замечательна по тонкости и художеству выполнения.

Фарфоровые изделия для обыкновенного обихода изготавливаются в местечке Сето, около Нагойя, а синяя краска добывается в Отоме-яма в Оварийской провинции. Не менее интересно было посмотреть порядок работ «клоазоне». Сначала составляют рисунок в двух экземплярах, на одном обозначены только чёрные контуры рисунка, а на другом рисунок воспроизведён полностью в красках.

Приготовленную вазу шлифуют, и на ней художник наносит чёрные контуры рисунка. По окончании работы художник передаёт к резчику, который врезает данный контур и затираёт его чёрной краской. После этого проволочник накладывает строго по рисунку проволоку — тесьму, засыпает красным порошком и даёт обжигать, чтобы проволока припаялась к вазе. После этого мастер, положив по рисунку жидкую эмаль, которая быстро твердеет, оставляет вазу в покое на несколько дней. Затем вазу шлифуют в корыте с водой пемзой и камнем.

До обеда нас ещё повезли в знаменитый храм Сигаси-Хонган-дзи при буддийском монастыре. Храм построен по общему образцу, только замечателен орнамент главных священных ворот. Орнамент представляет ряд ажурно вырезанных круглых медальонов, в середине которых помещены кресты вроде наших ополченских. Кроме ворот также покрыты резьбой стены этих ворот и их часовен. Из храма нас повезли в музей Анчи-Хоку-Буцукан. К подъезду главного здания ведёт широкий проезд, обсаженный деревьями и обставленный фонарными столбами. Тут же разбиты рядки начинающегося ботанического сада, на рядках посажены растения лекарственного и фабрично-промышленного свойства, везде сделаны надписи на трёх языках (английском, латинском и японском). Позади главного здания находится сад в японском

вкусе, в саду две хижины с орудиями и принадлежностями сельского хозяйства.

Мы пришли в приёмную — небольшую комнату, отделанную деревом жёлтой акации, везде изумительная чистота в соединении с простотой отделки. В левом углу комнаты устроена площадка в одну ступеньку, ограждённая четырьмя колонками, соединёнными наверху у потолка резными планками. Альков закрывается деревянными занавесками из тонких бамбуков с лиловыми шёлковыми шнурами, альков предназначен для отдохновения Его Величества микадо во время посещения Нагойя.

Из приёмной нас пригласили осматривать музей. В бараке № 1 собраны сушеные растения Оварийской провинции, чучела птиц, зверей и рыб, также минералы, консервированные фрукты и образцы овощей. В другом бараке находятся образцы местной деревянной утвари, изделия из глины, фарфора и фаянса. Также изделия из соломы, бамбука, дерева и бумаги. Весь музей в образцовом порядке и чистоте.

По окончании осмотра музея вице-губернатор Номура пригласил нас в нижний зал главного корпуса к обеденному столу. Сервировка оказалась европейского образца, а обед приготовил адмиральский повар. Во время обеда прислуживали очень красивые гейши, прекрасно и нарядно одетые. Таких красивых гейш нигде нет, и Нагойя справедливо славится красотой и своеобразной грацией своих молоденьких гейш. Особенность их костюма заключается в высоко подвязанном банте пояса (оби) под самую лопатку.

В конце обеда одна из прозрачных стен зала вдруг стала красной. Мы сначала думали, не пожар ли это, но не успели спросить, как щиты раздвинулись, и мы увидели широкую галерею, освещённую красными фонарями и покрытую ковром. Под звуки музыкальных инструментов появились гейши с веерами в руках, выделявая па в такт музыки. Построясь в ряд лицом к зрителям, оне отдали глубокий поклон и затем начали плавные танцы. Нам говорили названия и значения каждого танца, но мы их скоро забыли. Насколько были интересны самые танцы, настолько неприятен был финал. Гейши, закрутив свои киримоны вокруг ног, все одновременно опустили на колени, поклонились до земли и вдруг стали кверху ногами. Этот маневр произвёл на всех неприятное впечатление. За балетом следовал концерт на девяти барабанах. Может быть, пьеса была великолепна и так же чудесно исполнена, но слушалась с трудом, и мы воспользовались перерывом, чтобы уехать к себе в отель.

3 марта в три часа простились с г. Номура на пристани, откуда паровой катер увёз нас из этого оригинального города на крейсер. Путешествие по заливу сильно осложнилось из-за ветра, дошедшего до степени шторма, волны бросали катер во все стороны, и брызги обдавали с головы до ног. Из-за непогоды крейсер остался на якоре.

4 марта ушли в бухту Тоба, тоже не открытую для европейцев. В Тоба мы собрались совершить очень большую поездку внутрь страны к синтоскому храму, одной из величайших японских святынь, но поездка не состоялась вследствие полученной телеграммы, извещающей адмирала о событии 1 марта в Санкт-Петербурге (покушение на императора Александра II. — *Ред.*).

Иокагамский рейд при нашем приходе представлял грустную картину — флаги приспущены, реи скрещены и полная тишина даже при проходе адмирала. Приехавший священник отслужил панихиду, привёл нас к присяге новому государю и отслужил молебен по случаю восшествия на престол императора Александра III. Мы все были глубоко потрясены и действительно горевали. Микадо прислал сочувственную телеграмму в посольство, где на панихиде присутствовала вся императорская фамилия.

11 марта вследствие телеграммы адмирала С. С. Лесовского ушли из Иокогамы в Нагасаки внутренним морем, по пути зашли в залив Осака или Гедсуда-надо, где отдали якорь на рейде города Кобе, около наших судов — клиперов «Наездника» (командир Кологерас), «Джигита» (К. К. Деливрон) и шхуны «Восток». Однодневная стоянка заставила нас поспешить на берег осмотреть, что возможно.

Города Хиого и Кобе лежат рядом на низменном берегу острова Ниппона, отделяемые рекой Минотогава. Собственно Кобе представляет чистенький городок с аллеями вдоль тротуаров и составляет как бы европейский квартал Хиого. В Кобе находится учительский японский институт, железнодорожная станция, телеграф, губернское правление, постоянный базар Кио-синкван, консульские дома и церкви.

С пристани мы поехали к могиле Тайрано-Кий-о-мари (бывшего первого министра, отличавшегося жестокостью и деспотизмом), она высечена из сераго гранита и представляет собой двенадцатиярусную башню, стоящую под сенью высоких сосен. Затем к не менее знаменитой могиле Ксуноки-Масасиге, помещённой в ограде храма Минатагава-но-мия Ксуноки — народного героя, отличавшегося честностью, храбростью и верностью своему

государю. Храм обыкновенной архитектуры, а мавзолеей в честь Ксуноки имеет вид колонны. Около него стоят каменные канделябры с зажжёнными лампадами. Далее мы попали к храму Икуто-но-мия, стоящему среди небольшой рощи; в роще пасётся священный белый конь и бегают ручные кролики. При храме в сокровищнице лежат доспехи героя Кадживари. Нас хотели везти ещё куда-то, но мы взмолились за неимением времени и ограничились посещением водопадов на Сува-яме.

На горе Сува построен храм, отсюда открывается чудный вид на залив. Из храма пошли к водопадам Нуно-бики-но-таки (в переводе означает разостланное полотно); название произошло оттого, что издали водопады похожи на полосы разостланного полотна. Водопадов два, они стоят рядом, один в сто пятьдесят восемь футов падения, другой — в семьдесят три фута. Дорога к ним очень живописна — каменные скалы покрыты разнообразной растительностью, повсюду масса цветов и цветущих кустов. Первый водопад падает с площадки, окутанной кустарниками и зарослью. Под ним образуется на горной площадке бассейн, из которого вода по уступам стекает вниз в узкое ущелье между скалами и оттуда падает вниз.

Над бассейном перекинут жиденький мостик с верандой, на которой можно отдохнуть, любоваться видом и дышать водяной пылью. По соседству, между скалами переброшены бамбуковые мостики с висячими над пропастью беседками. Напившись неизбежного чая, мы вернулись в город купить плетёные вещи из тонкого бамбука, эта работа здесь удивительно хороша и красива.

В ночь крейсер ушёл в Нагасаки, куда прибыли 14 марта, к общему сбору всей эскадры. По-видимому, грозные тучи надвигающихся военных действий рассеялись — часть эскадры возвращается в Россию, адмирал С. С. Лесовский возвращается в Россию через Америку. Мы должны отвезти контр-адмирала барона Штакельберга в Сингапур, откуда он уедет в Россию на другом судне. Вот новости, какия мы узнали, а наша судьба? Говорят много, ежедневно приезжающие сообщают что-нибудь новое.

— Господа! Слышали, «Африку» переводят в Сибирский экипаж, и офицеров не пустят домой.

— Этого ещё недоставало, на всё согласны, а в Сибирскую флотилию ни за что.

— Да ведь не спросят, хочешь или нет.

— Конечно, от начальства трудно ожидать чего-нибудь хорошего.

Говоря таким образом, в душе желали, чтобы именно начальство решило вопрос — остаться крейсеру в Тихом океане или нет, только все единодушно не желали переходить в Сибирскую флотилию. Если предоставляют самому решить вопрос, то часто является потом сожаление — «зачем я остался» или «лучше бы я ушёл». Списавшиеся с судна иногда сожалеют, зачем покинули свой корабль. Так было с моим сожителем по каюте, мичманом А. Е. Аб-вым. Он получал милые письма от невесты, читал мне выдержки и «плакал мне в жилет» (это выражение горя явилось у нас неизвестно откуда). Я уговаривал отложить свадьбу до возвращения крейсера в Россию, но у него не хватило характера, совсем размяк от писем и впоследствии раскаялся, глубоко сожалея, что не продолжил плавания, ввиду его интереса.

Судили мы, рядили о своей участи, наконец махнули рукой и поехали на берег смотреть на состязание бумажных змеев во время праздника в честь японского святого Кампиро-сама. Бумажные змеи разных величин и видов высоко летают на тонких бечёвках, обмазанных толчёным стеклом. Состязание состоит в том, чтобы перерезать бечёвки других змей своей бечёвкой и остаться одному победителем. На этом празднестве бывает всегда масса народа, и толкотня ужасная, почему нас устроили на балконе одной японской гостиницы, откуда мы наблюдали за ходом военных действий и движением пёстрой нарядной толпы.

29 марта ушли в Сингапур, где (9 апреля) простились с добрейшим нашим адмиралом Олафом Романовичем, бароном Штакельбергом и стали ждать дальнейших решений. 23 апреля получили приказание обойти все Зондские острова ради каких-то целей, сущность которых, по обыкновению, составляла секрет, в который нас не посвящали.

Бедная наша «Африка» устала от постоянного хождения, и справедливость требовала дать машине поправиться, но неумолимое начальство приказало — и мы пошли, но тащились, как старая кляча.

Прошли Малаккский пролив, к острову Пуло Варела (Pulo Varela). Он представляет собой клочок земли, сплошь покрытый зеленью, обошли кругом и направились к Суматре. По пути обошли остров Edie Djet, а утром 27 апреля отдали якорь на рейде города Ачина. Голландцы хотя и владеют островом, но не могут спокойно жить из-за постоянных войн с туземцами, не упускающими случай убить европейца. В самом Ачине живут купцы и немного офицерских семейств. От города внутрь страны идёт железная

дорога до Catolodga и укрепленного лагеря, в котором живёт губернатор и только военные.

29 апреля ушли к острову Pulo Way, осмотрели его со всех сторон, спускали шлюпки и затем пошли к Pulo Penang, большому острову, принадлежащему англичанам. На нём город Джоржтаун, устроен по образцу Сингапура и других английских городов в жарких странах — имеет прекрасные дороги, плац для тенниса и водопровод. Мы наблюдали, как в пять часов вечера жители собирались на плац, приезжая в своих экипажах. Обыкновенно жёны сидят в палатках, дети около играют, а мужчины, сняв пиджаки, упражняются игрой в мяч. В городе несколько церквей разных вероисповеданий, особенно красива белая английская. Из города мы проехали на водопад по прекрасной дороге среди роскошной зелени, к подошве горы, затем пешком пошли по тропинке в долине, имеющей вид серпа, до бассейна с трубами и фильтром. Водопад небольшой, вернее, это горная речка, падающая местами с крутизны, скрываясь иногда в кустах. У входа в долину имеется другая тропинка в гору, но мы не могли узнать, куда она ведёт, только видели много идущих по ней носильщиков.

2 мая по исполнении поручения мы водворились в Сингапуре для окраски подводной части и переборки машины. Во время продолжительной стоянки мы обстоятельно освежили всё судно, занимались ученьями с командой в береговом бараке и уделяли время на знакомство с английскими семействами. Обыкновенно целый день на работе, а вечером — или в гости, или в город. У нас был один мичман-брюнет, совершенно смуглой кожи, он иногда надевал одне белыя брюки и на босыя ноги башмаки, и в этих двух вещах отправлялся в толпу наблюдать нравы и обычаи туземцев. Выучив несколько фраз, мичман свободно вращался в народе, не будучи узнаваем, и по возвращении делился с нами результатами своих интересных наблюдений.

В начале дня взяли большой паровой катер, вроде наших паровых финляндского общества, захватили провизии, карту местности и отправились в путешествие вокруг острова Сингапура. Вид берегов однообразен, но красив благодаря роскошной, тропической растительности. По пути с противоположной стороны острова остановились у резиденции раджи — владетельного принца. Дворец построен на материке Индокитая, здание тропического типа без оконных стёкол. Уходя из Сингапура, мы запаслись рекомендательным письмом от местного начальства и, по предъявлении письма во дворце немедленно были приглашены осмотреть помещение.

Чудная мраморная лестница с хрустальными канделябрами на площадках ведёт в большую, хорошо обставленную гостиную, в ней мебель вся целиком хрустальная с шёлковыми подушками на стульях. Как-то страшно сидеть на стекле, нет уверенности в крепости, и стоит очень дорого. Из гостиной прошли в картонную, музыкальную и библиотеку: во дворце несколько спален, у каждой из них своя гостиная. Отдельно от дворца стоит тронный зал, отделанный зелёным бархатом. Оба здания помещаются в громадном саду, не особенно чисто содержимом, но зато дающем место разнообразным породам пальм и других деревьев в значительном количестве.

Около дворца расположен небольшой городок, населённый малайцами и китайцами.

Отправляясь на пикник, мы рассчитывали вернуться не поздно, но тихиходный катер доставил обратно только к вечеру, и мы не попали на пробу машины, результатом чего была буря — всем попало от старших до младших чинов, командирский гнев никого не миновал.

Дальнейшая стоянка протекала мирно, только допекала нас жара, ведь надо представить, что Сингапур всего в девяносто милях от экватора, да и месяцы-то летние. Хуже всего, что ночью также очень жарко и душно. Наши страдания внезапно прекратились получением телеграммы о немедленном прибытии во Владивосток. Приказание было от нового начальника эскадры контр-адмирала Абрама Богдановича Асланбегова.

Быстро закончив работы, мы 20 июня ушли из Сингапура, взяв с собой от завода механика Джофрея, оказывавшего нам впоследствии большие услуги. Попутный муссон и исправная машина доставили возможность придти в Нагасаки на трое суток и два часа ранее предполагаемого срока. Пока шла погрузка угля, мы успели съездить на берег. Решили осмотреть местечко Тогицу, лежащее к северу от Нагасаки в расстоянии десяти вёрст на берегу залива Омуру. Путь шёл по долине песчаной речки, впадающей в бухту около деревни Иноса около Нагасаки. Виды — один лучше другого, с обеих сторон тянется цепь не особенно высоких гор и всюду масса зелени. Местечко Тогицу расположено на самом берегу одной из обширных и прекрасных бухт Омурского залива. Недалеко от берега мы видели стоявшие пароходики, поддерживающие сообщение между городом Уресимо и другими местечками залива. Тогицу невелико, разбито на правильные кварталы, есть каменные дома. Погуляв на чистом воздухе, вернулись в Нагасаки.

5 июля покинули Японию и через несколько дней явились перед светлыми очами нового начальства, хотя мы его видели раньше, так как он командовал вторым отрядом в эскадре адмирала Лесовского.

Интересная цель нашего прихода во Владивосток стала нам известна в Нагасаки. Адмиралу Асланбегову пришла благая мысль: обойти кругом Тихий океан, чтобы посетить наиболее интересные места. Он просил разрешения и скоро получил право идти в путь, взяв с собой два клипера — «Вестник» и «Пластун». Адмирал держал флаг на крейсере «Азия» (капитан 2-го ранга Амосов) и хотел на нём идти по океану, но механик, поддержанный командиром, уверил в неблагонадёжности машины и потому адмирал потребовал «Африку», зная, что тут отказа не может быть, и всегда судно в готовности. Адмирал очень обрадовался, увидев «Африку», входящую в Золотой Рог раньше срока, и пришёл в окончательный восторг, когда на свой вопрос командиру — когда можно будет уходить, получил ответ: «В каждый момент, когда вашему превосходительству будет угодно назначить».

Описание дальнейшего путешествия «Африки» вокруг Тихого океана будет составлять предмет следующих глав.

#### Из Владивостока в Сан-Франциско и на Сандвичевы острова

10 июля 1881 г., то есть со времени перенесения флага контр-адмирала А. Б. Асланбегова на крейсер «Африка», для нас настала новая эпоха плавания — предстояло продолжительное путешествие вокруг Тихого океана, но уход задерживался разными обстоятельствами. Похоронили штурманского кондуктора Ильина, умершего во время перехода из Нагасаки во Владивосток. Кроме того, в составе офицеров произошло некоторое изменение: наш старший штурман капитан Н. П. Дуркин переменялся местом со старшим штурманом крейсера «Азия» штабс-капитаном Эдуардом Генриховичем Егерманом. Наконец желанный день настал — 12 июля при громе салютов и криков «Ура!» крейсер «Африка» плавно тронулся в далёкий путь.

Начало программы заключалось в последовательном ознакомлении с нашими портами по побережью Приамурского края. Обойдя бухту Св. Владимира и осмотрев её кругом, пошли в Императорскую Гавань, но туман заставил изменить направление и зайти в Де-Кастри, где отдали якорь около Устричного острова. Рейд Де-Кастри довольно обширный, с хорошей глубиной и берегами,



покрытыми лесом, который отчасти защищает рейд от господствующих здесь ветров в северо-западном направлении. На рейде застали четыре иностранных парусных барка.

Тотчас по приходе крейсера явился смотритель маяков, доживший адмиралу, что команда седьмой год безменно несёт службу в этой пустынной местности, питаясь постоянно солониной. Смотритель с трудом пошёл представиться адмиралу, но когда вернулся в кают-компанию, то болезненное лицо его выражало торжество, и даже застенчивость настолько уменьшилась, что он решился разговаривать с офицерами. Его, конечно, оставили обедать в кают-компани.

— А в котором часу вы изволили придти? — спросил смотритель своего соседа.

— Да около полдня.

— А не в три часа? — переспросил смотритель. — Как же я ошибся.

— Вероятно, часы у вас с погрешностью.

— Нет, не то, чтобы с погрешностью, а по правде сказать, у меня их совсем нет, всё больше по солнышку, только туман часто мешает.

После обеда офицеры подарили смотрителю, к его большой радости, часы на стол.

На берегу адмирал был встречен начальником Александровского поста, который проводил адмирала в казарму и лавку.

Александровский пост имел тогда сто двадцать человек нижних чинов под командой капитана Мейера. На лето половина команды посылается в Императорскую Гавань и ещё куда-то. Климат здесь не суровый, морозы редко доходят до 20°, в августе бывает жарко, но, к сожалению, туманы не дают развиваться земледелию. Особо важное значение Александровского поста заключается в телеграфе — он представляет узел, соединяющий Николаевск, Владивосток и Сахалин.

17 июля ушли на Сахалин в Дуэ, рейд которого самый безопасный и не представляет никаких удобств для стоянки судов. Дуйский пост расположен между скалами, высотой около ста футов, в ущелье, которое вдаётся в материк на версту довольно острым треугольником. От самой пристани тянется прямая улица с домами администрации, казармами и больницей, здесь также помещения каторжников, тюрьма и небольшая деревянная церковь. На половине главной улицы влево виднеется другая улица с домами солдат, исправляющихся каторжников и их семейств.

На берегу адмирала ожидало местное начальство в парадной форме в лице коменданта, исполнявшего должность начальника

Северного Сахалина статского советника Митцух (за отсутствием князя Шаховского), смотрителя маяков и ещё каких-то лиц.

Осмотр начался с рудников. Добывание угля произвело тяжёлое впечатление. Представьте себе узкую галерею в три фута высотой, сырую, мрачную и холодную, в ней возят тачки с грузом угля в четыре пуда, ползая на четверинках в постоянной, непросяхающей грязи при отсутствии достаточного количества воздуха. Сопоставление этого непосильного труда с работой пользующихся протекцией невольно заставляет задуматься: преступление одинаково, а наказание разное.

Мы видели Лансберга, Маевского и Смирнова, занимавшихся в канцелярии и проведением дорог: у них вид здоровый и весёлый, они пользовались свободой и ходили в пиджаках — чего им ещё лучше?! Каторжники разделяются на несколько разрядов, смотря по поведению и числу лет нахождения на Сахалине.

Казармы чисты, вообще на вид всё хорошо, а частные разпросы дали другую картину. Осмотрели церковь и школы: русскую и еврейскую для детей каторжников. Для развития частного хозяйства между поселенцами из Петербурга приехал статский советник агроном Матцкул, который, по-видимому, серьёзно относился к своему делу. Климатические условия позволяют иметь здесь: картофель, идущий отлично; капусту, редьку, морковь, огурцы и другие овощи; рожь, пшеницу, овес; сено — собирается по два покоса.

Изследованием фауны занималась тогда присланная экспедиция, на её обязанности лежало также обследование фарватера реки Тымы и Ныйской губы и воспрепятствование японцам делать сплошные заграждения через реку Тымь у устья, которых лишили жителей обильного рыболовства. В состав экспедиции входили: магистр зоологии Поляков, его помощник и охрана из шести нижних чинов с подпоручиком Шишмарёвым.

Для наблюдения за правильной обработкой угля здесь находился горный инженер Курбановский. Мы спрашивали про дела Сахалинской угольной компании. Служащие сознавались, что дела идут плохо вследствие нераспорядительности администрации.

Заканчивая про Сахалин, надо ещё сказать, что военная охрана состояла из постовых команд:

- в Дуэ — триста человек под начальством майора Лохвицкого;
- в Александровском — сто пятьдесят человек под начальством капитана Матусена;
- в Тыми — сто пятьдесят человек под начальством майора Дурова;

— в Корсаковском — двести человек под начальством майора Мячина.

Общее заведывание каторжниками было в руках подполковника князя Шаховского.

После осмотра Дуэ адмирал предполагал отправиться в Александровку в бухте Жонкиер, но ветер заставил не только отказаться от этого намерения, но и сняться с якоря сейчас же по окончании погрузки угля. Из Дуэ мы захватили с собой пассажиров — семейство доктора и акушерку, которые в течение нескольких месяцев не могли попасть к месту своего служения в пост Корсаковский на том же острове. Прислуга у доктора была каторжники — муж и жена, осуждённые за убийство. Вид у них был довольно дикий.

Из Дуэ пришли в Императорскую Гавань, которая представляет три прекрасныя бухты: северная небольшая, западная, где затоплен фрегат «Паллада», и юго-западная, самая обширная, могущая вместить какой угодно флот. Глубина от шести до четырнадцати сажень, берега покрыты хвойными лесами, в окрестностях живёт несколько семейств тунгузов, занимающихся охотой на соболей и рыбной ловлей. Адмирал посетил Константиновский пост, здесь команда сменяется, и питание лучше. Домов два — в одном казарма, в другом помещался торговец морской капустой.

По возвращении адмирала мы ушли в Корсаковский пост на юг Сахалина. Туман значительно затруднял наше плавание, только у мыса Крильон стало ясно, и мы могли 18 июля отдать якорь в бухте Анива у Корсаковского поста.

Бухта Анива всегда свободна ото льда, она тянется на сорок восемь миль в северном направлении и на пятьдесят пять миль от востока к западу. На берегу мы осмотрели казармы, церковь, склад, тюрьму и другия учреждения. Каторжники заняты хозяйственными работами, рудников нет, следовательно, люди, совершившие одинаковыя преступления, несут разныя наказания в Дуэ и в Корсаковском. Здесь мы простились с нашими пассажирами и ушли в Камчатку. По пути адмирал производил инспекторский смотр команды, найдя всё в образцовом порядке, благодарил особо командира роты.

22 июля туман заставил бросить лот, достали глубину пятнадцать сажень, рассчитывая вместе с тем на близость берега, отдали якорь. К вечеру туман рассеялся, и мы, действительно, увидели входный маяк в расстоянии полутора миль. Конечно, сейчас же перешли на рейд Петропавловска к Сигнальной горе.

Главную красу величественной Авачинской губы составляют четыре снежных пика, из которых Коряцкий пик или, как здесь называют, сопка достигает одиннадцати с половиной тысяч футов. В хорошую погоду глаз не оторвать от чудного вида на сопки и окружающую кругом зелень.

Брошенный Петропавловский порт представлял собой жалкую деревушку, вся администрация которой состояла из исправника, старосты и казачьяго офицера с десятью казаками, жителей тогда было четыреста тридцать человек, школа на сорок детей. Из так называемой интеллигенции жили: агент Русско-Американской компании Люгебиль с семейством, купец Малованский, местный кулак, обиравший бедных алеутов, капитан Хунтер, обрусевший англичанин, агент пароходства Филиппеуса, проживавший двадцать четыре года в Петропавловске безвыездно.

Обыкновенно алеут привозит тысячную шкуру бобра Малованскому, тот покупает её за сто рублей и платит не деньгами, а товарами, причём, сколько бы алеут ни взял провизии, всё равно останется в долгу и должен платить из будущей шкуры. Если алеут продаст шкуру кому-нибудь другому, то ему провизии не дадут, и купить на деньги он не может. Мы давали высокую цену за шкуру, но алеут нам не отдал из боязни Малованскаго, который получает за шкуры тысячи в Сан-Франциско.

В городе три церкви. В одной из них, старой, выстроенной на месте ещё более древнейшей, имеются два исторических образа: св. апостола Петра, образ, бывший в плавании с капитаном Берингом; офицеры Беринга обделали этот образ в серебряную ризу. Другой образ св. апостолов Петра и Павла сооружён на пожертвования участников Петропавловскаго боя в память этого славнаго дня.

Вторая церковь построена Русско-Американской компаниею, в ней находится образ св. Николая Чудотворца в память защиты города в 1854 г., и св. Анны от экспедиции Беринга с надписью: «Дмитрия Овчина и всех служителей, спасшихся с пустыннаго острова Клота». Около новой церкви стоит чугунный крест в память Беринга, похороненнаго на острове его имени.

У подножья горы, на которой происходил бой, расположены братское кладбище, окружённое деревянною оградой, здесь стоят три креста:

- 1) гранитный крест — на русской могиле;
- 2) деревянный и белая мраморная плита с именами французскаго лейтенанта и мичмана, павших в бою. На кресте имеется надпись:

*Unis pour la victoire  
Renns par la mort  
Du soldat e'est la gloire  
Des braves e'est le sort;*

3) деревянный на английской могиле с обозначением дней сражения (In memory...)

Окончив перечисление достопримечательностей Петропавловска, нельзя пропустить его особенность — почта получается два раза в год, первая в марте через Охотск, когда отправляют ясак (подать), и вторая — в зависимости от прихода парохода Филиппеуса. В эту кратковременную стоянку мы не теряли времени, делали много прогулок по окрестностям, а свободное время проводили в милейшем семействе Люгевиль, в котором три дочери служили предметом ухаживания офицеров. Впоследствии старшая дочь вышла замуж за нашего старшего штурмана, а младшая — за лейтенанта Г-за (с другого корабля).

В воскресенье команду свезли в церковь, после обедни адмирал принял церковный парад. Не забыли мы также и жителей — в доме исправника устроили вечер, посуду и ужин перевезли с крейсера, комнаты убрали флагами, лампы и добавочную мебель взяли в других домах. С восьми часов вечера до двух часов танцевали без усталости все танцы и особенно любимую здесь «восьмерку», что-то вроде кадрили. Её можно танцевать под любую музыку, только бы мотив был повеселее. Из дам были: жена исправника, жена командира парохода «Александр» Зандмана, три дочери Люгевиль и другие местные жительницы. Угостили на славу, ужин был из шести блюд с соответствующим выбором и количеством вина, которое способствовало развитию веселья, особенно после отъезда адмирала.

Наши старшие чины подсмеивались, когда барышни говорили: «Цево это?», или «Ась», а молодёжь на это не обращала внимания и ценила отсутствие жеманства и фокусов. Мичману Р. досталось больше всех, как распорядителю вечера. Надо было всё приготовить, руководить вечером и по отъезде публики пересчитать посуду, серебро и вино, чтобы свезти обратно на крейсер. Этот вечер петропавловцы надолго сохранили у себя в памяти.

Пока команда, пользуясь удобным случаем, производила стрельбу из ружей и револьверов на берегу, адмирал с частью свободных офицеров поехал на Паратунские ключи. Сначала шли девять миль на паровом катере, далее верхом через перешеек три версты до ближнего Паратунского озера, через которое перебрались (четыре с половиной версты) на ботах особого устройства.

Названием ботов (бат. — *Ред.*) окрестили своеобразное средство переправы, а именно: взяли три долблёныя душегубки (челноки), поперек положили доску, все снайтовили (связали) и сели на доску, хотя с некоторым предупреждением против безопасности, особенно адмирал, обладавший большим весом.

Озеро имеет прелестный вид, на нём маленькие острова, обильно покрытые деревьями и травой, берега озера состоят из гор в два уступа, ближний увенчан густым лесом, а дальний — гранитныя скалы.

Напившись чая в селении, мы сели на нарты (сани), запряжённые десятью-двенадцатью собаками, и покатали по траве. У речки ожидал перевоз, а на другой стороне — такое же количество саней с собаками, доставившими уже до самых ключей.

Вся поездка совершена в пять часов. В хате Гавриила Подпругина, организовавшего поездку, нас ожидал завтрак. Подпругин — местный охотник, он убивает ежегодно до сорока медведей и большое количество других зверей, не исключая соболей.

Часть озера, где бьют ключи, не замерзает, и вода остаётся горячей, она считается целебной против золотухи.

29 июля покинули радушный Петропавловск и, несмотря на туман, добрались на другой день до острова Беринга — группа Командорских островов, отдали якорь за островом Топорков. К адмиралу сейчас же прибыл Гребницкий, исправлявший должность исправника и зоолога, также командир парохода «Александр», шкипер Зандман.

Осмотрев селение алеутов и лежбища котиков (место, где вылезают из воды котики и проводят известное время года), зашли в церковь. При ней священника не полагается (приезжает раз в год из Петропавловска). В восемь часов вечера ушли дальше, утром стали на якорь у острова Меднаго (той же группы), здесь явился агент Русско-Американской К<sup>о</sup> (автор имеет в виду американский торговый дом «Гутчинсон и Кооль», арендовавший у русского правительства котиковый промысел на Командорах. — *Ред.*) Костромитинов, который передал просьбу населения острова разрешить посетить русский военный корабль, так как раньше никогда не видали военных кораблей.

Жители на берегу помещаются в хороших деревянных домах, порядочно зарабатывают и не терпят недостатка.

До 1868 г. котиковый промысел на обоих островах принадлежал русско-американской компании, она добывала 16 000 шкур котиков. С 1868 по 1871 г. промыслом заведовал петропавловский

исправник — добыча понизилась. С 1871 г. острова отдали американской компании Гутчинсон, которая стала получать 42 000 шкур.

Насколько выгодно это предприятие, можно видеть из следующего расчёта:

*Доход:* 42 000 шкур по четыре фунта стерлингов = 168 000 фунтов стерлингов или 1 680 000 рублей.

*Расход:* аренда, уплачиваемая правительству, — 5 000, плата жителям за шкуры по одному рублю — 42 000, стоимость промысла — 36 000, содержание парохода — 47 000, агенты — 50 000 руб. Итого — 180 000 руб.

Следовательно, чистой прибыли 1 500 000 рублей, которую кладут в карман иностранцы, пользуясь русской непредприимчивостью.

Несмотря на крупную зыбь, заставлявшую крейсер чуть не черпать бортами, стоя на якоре, приехало много жителей на своих утлых шлюпках, их хорошо встретили, угощали, показали всё судно и забавляли музыкой. При уходе «Африки» они провожали её на шлюпках с криками «ура!»

#### Из Владивостока в Сан-Франциско и на Сандвичевы острова

1 августа попали в Беринговом море в крыло урагана. Ветер и качка были убийственны (размахи судна доходили до сорока градусов на сторону), только 4-го числа при рассеявшемся тумане в девять часов утра увидели остров Уналашка; естественно, с каким удовольствием стали на якорь в порте Иллюлюк Капитанской бухты. К адмиралу прибыл священник Иннокентий, американский агент и доктор. Мы, конечно, сейчас же отправились на берег посмотреть русскую церковь и школу для обучения русскому языку, встретили двух священников из алеутов. Отец Иннокентий пользуется популярностью, прихожане в признательность выстроили ему дом; жалованья получает 1 800 рублей в год. На соседних островах также имеются русские церкви, так как алеуты православные и говорят по-русски.

До прихода на Уналашку мы пересекли первый меридиан, и потому прибавился один день — 4 августа повторилось ещё один раз.

Мы пригласили обедать американцев и священника с семьями, обед прошёл очень оживленно, играла музыка. Жена американского агента оказалась довольно красивой дамой, и один из наших лейтенантов — В. Ш. подарил ей массу японских вещей,

хотя в накладе не остался. Ея муж в свою очередь ответил шкурами в подарок и помог приобрести на берегу ещё несколько ценных мехов.

6 августа — праздник. Команду свезли в церковь, после обеда адмирал сделал опрос претензий, которых не оказалось. Адмирал сказал команде, что они должны благодарить за заботы о них командира крейсера и ротного командира.

В четыре часа дня мы съехали на берег, все, кто мог, захватив с собой музыку. Большой дом агента имел чердак с гладким полом. Вот тут и состоялся бал с лёгким ужином, а в десять часов вечера все были уже дома. В числе танцующих присутствовали семейства, бывшие у нас на обеде, и местные обывательницы-алеутки, про костюмы, фигуры и манеры не будем говорить, но танцуют удивительно легко и хорошо.

На другой день мы ушли через Уналгинский пролив, очень узкий, но свободный от камней. Когда подошли к острову Уналга, то во всю ширину его играла белая пена от течения и водоворотов, вроде того же явления, встречаемого в проходе Наруто, в японском Средиземном море.

11 августа адмирал закончил инспекторский смотр, благодарил в приказе командира крейсера и командира роты.

13 августа стали на якорь в совершенно закрытой бухте Esquimalt (Constance Cove) острова Ванкувера, в трёх милях от города Виктория. На рейде застали английский корвет «Thetis» и лодку «Rocket», принадлежащие к эскадре контр-адмирала Стирлинга.

На другой день начали погрузку угля, которая здесь производится своими средствами при очень неудобных условиях и занимает много времени. Пользуясь случаем, офицеры ездили по очереди осматривать адмиралтейство, расположенное на мысу против входного маяка. В адмиралтействе находятся небольшие мастерские и хорошая шлюпочная, которая изготавливает шлюпки даже для эскадры Тихого океана, имеются запасы для эскадры и морской госпиталь на сорок человек с четырьмя офицерскими кроватями.

До сих пор мы посещали все поселения, и потому город Виктория заставил обратить на себя внимание, у нас образовалось с ним большое общение: сначала пришёл пароход с публикой (четыре-ста — пятьсот человек), под звуки музыки он несколько раз обошёл крейсер и при громких приветствиях ушёл обратно. Затем по просьбе губернатора Корнвалля послали музыку в городской сад — вышло гулянье, так как публика, заранее оповещённая об



этом, высыпала в большом количестве слушать музыку и посмотреть гостей. Вечера проводили в театре, там давали оперетку, играла почти детская группа, примадонне не было, кажется, и пятнадцати лет. Сообщение между нашей стоянкой и Викторией производилось в колясках по живописной дороге, пролежавшей по лесу. Случилось одному офицеру ехать из города на крейсер, он захватил с собой, по просьбе другого, оставившагося в городе, вещи и документы, нанял коляску и покатил.

Всё было хорошо, прекрасная дорога, погода тоже, недурный экипаж, но пришла фантазия кучеру попросить разрешения у седока остановиться у трактира, выпить стаканчик коньяку. Разговорчивый возница уговорил обыкновенно не пьющего офицера также выпить. У следующего трактира остановка была легче, выпили по стаканчику и далее, в конце концов, не обидев ни одного трактира по пути, с грехом пополам доехали до бухты. Здесь кучер хотел посадить дремавшего пассажира в стоявшую у берега шлюпку, чтобы доставить на судно. Долго они толковали о способах, как войти в шлюпку, наконец решились и выбрали наилучший, но, потеряв равновесие, упали в воду. Это обстоятельство заметили с крейсера, и гребцы судовой шлюпки подобрали мокрого пассажира с его мокрым багажом, а услужливого кучера водворили на козлах. Хохоту у нас было без конца, так комично всё это вышло, и долго дразнили офицера дружбой с извозчиком.

18 августа мы ушли в Сан-Франциско, который после обойдённых портов сочли за столицу. Ещё с вечера у мыса Ачепа уменьшили ход, чтобы, открыв маяк Reyes и Tarallones, подойти не ранее разсвета на вид входных маяков Bonito и Fort-point. 20-го числа утром стали на якорь в бухте Сан-Франциско. На рейде застали французский фрегат Triomphante под флагом контр-адмирала Brossard de Corbigny и итальянский корвет Garibaldi.

Огромный залив, в глубине которого раскинут город Сан-Франциско, отделяется от океана двумя полуостровами, оканчивающимися высокими мысами, между которыми остаётся свободный пролив, называемый «Золотыми воротами» (Golden Gate). Северный полуостров скалист, покрыт лесом, а на южном помещается город, обращённый к заливу. Общий вид залива с городом очень живописны.

Съехав при первой возможности на берег, мы занялись осмотром самого города. Масса публики на улицах и непрерывное движение вагонов конно-железных и электрических отвлекли на первое время наше внимание. Особенно интересны кабельные

трамваи, легко поднимающие в гору вагоны с публикой и обратно по улицам, идущим по склонам гор.

С площади от набережной мы прошли на главную улицу (Marquet Street), на ней сосредоточены гостиницы и лучшие дома. Из отелей самый замечательный — Palace Hotel, огромное здание с внутренним двором, на который выходят балконы всех этажей, двор покрыт стеклянным куполом. Внутренняя отделка отеля великолепна и везде царит полный комфорт до самых мелочей. Одна из достопримечательностей Сан-Франциско, которой нельзя не любоваться, — это парк Golden Gate, начинающийся в городе и идущий через полуостров к океану. Парк оканчивается утёсами, о которые бьются волны океана. Здесь построен ресторан Cliff House, с его террасы открывается восхитительный вид на необозримый простор Великого океана, а у подножья скалы на камнях лежат морские львы, оглашающие воздух своим рёвом под аккомпанемент шума прибоя.

На другой день нашего прихода подошли клипера «Вестник» и «Пластун», будущие наши компаньоны по путешествию вокруг Тихого океана. Клипер «Вестник» (капитан 2-го ранга Ф. К. Авелан) получил приказание идти в Сан-Франциско в бытность свою на острове Беринга, и в исполнение приказа немедленно ушёл туда без всякой свежей провизии. Весь переход они питались солониной, рисом и сухарями. Меню разнообразилось разными способами, например, один день «варёная солонина», другой — «солонина варёная». Зато по приходе в Сан-Франциско офицеры приехали прямо к нам, и мы их накормили тем, что можно было скоро изготовить. Приятно было смотреть, с каким аппетитом они закусили, и как им всё казалось вкусным. Вскоре по сбору нашего отряда адмирал закончил инспекторский смотр общим парусным ученьем. Оставшись довольным всеми ученьями, освободил от занятий на месяц, предоставив командирам это время на приведение судов в порядок после совершенных переходов и для выполнения необходимых судовых работ.

Офицерам, кроме судовой службы, предстояла другая часть — представительная, которую наш уважаемый генеральный консул Александр Эпиктегович Оларовский заставлял тщательно выполнять.

Мы с ним сделали много визитов, между прочим, в институт госпожи Зейцка, где впоследствии с удовольствием проводили вечера, танцуя со старшим классом в квартире начальницы. Чтобы проследить, как было у нас разнообразно время, лучше отмечать каждый день.

Начнём с 24 августа, дня смотра адмирала. Вечером в этот день обедали у славянина Франета, к прекрасному обеду присоединилось большое облегчение — все говорили по-русски.

25-го: целый день визиты.

26-го: панихида по умершем, бывшем флаг-капитане адмирала Лесовского, капитане 1-го ранга Новосильском, служил архиепископ Нестор.

После панихиды один из офицеров пошёл к зубному врачу, который без всякого стеснения выдернул зуб и, должно быть, что-нибудь повредил, так как кровь шла до утра следующего дня, сворачиваясь во рту в куски. К утру нашему доктору удалось остановить кровь, но слабость была удивительная от большой потери крови. Операция прекрасная, а цена ещё лучше; вот вам хвалёные американские дантисты!

27-го августа танцевали в институте в многочисленном обществе с большим оживлением.

28-го хоронили капитана 1-го ранга Новосильского, от нас было две роты с музыкой, командование было поручено командиру крейсера «Африка».

29-го к нам приехали тридцать две барышни из института с соответствующим количеством церберов и сама начальница, при входе каждая барышня получила букетик живых цветов, классным дамам поднесли по букету, а начальнице — букетище с белыми и голубыми лентами.

Показали им крейсер и подали в кают-компании соответствующее угощение.

Кают-компанию всю убрали живыми цветами. Мы сами не садились за стол, услуживая барышням, а главное — чтобы не портить чудную картину — приятно было смотреть на хорошеньких, весёлых личики среди массы цветов и зелени (начальство предусмотрительно мы посадили за другой стол). После чая танцевали на верхней палубе. В четыре часа мадам Зейцка подала сигнал к отъезду, но долго не могли собрать барышень на шлюпки — только начнут подходить к трапу, вдруг заиграют вальс, и все разбегаются. На берегу офицеры хотели сопровождать в конках до института, но начальница не позволила, так как все ужасно шумели, смеялись, а главное — офицеры были в форме, а это слишком привлекало внимание праздной толпы.

Вечером адмирал с офицерами в эполетах ездил на открытие выставки. Нам оставили проход среди громадной толпы, встретили гимном, показали выставку, угощали шампанским и в изобилии

речами. Практичные янки соединили приятное с полезным, оказав внимание эскадре, нажили порядочно денег. Они опубликовали, что в день открытия выставки будет русский адмирал с офицерами в форме и назначили за вход два доллара (четыре рубля), сбор превзошёл ожидания, такая масса публики собралась на выставку.

30 августа по случаю праздника отправили команду в церковь под начальством командира роты. Назад возвращались с музыкой, окружённые массой народа. Когда команда села в шлюпки, к командиру роты подошёл мужчина и потом женщина, каждый из них подал по чудному букету цветов. Консул объяснил, что здесь скоро и просто выражают свои чувства: им понравились прохождение команды, и потому моментально набросали в шапку инициатора денег, купили букеты и поднесли как выражение своего удовольствия.

С двух до шести часов вечера принимали посетителей для осмотра крейсера.

31 августа кают-компания делала завтрак консулу А. Э. Оларовскому, после которого с нами ездили делать визиты, вечером танцевали в институте.

1 сентября танцевали на французском судне со знакомыми барышнями.

2-го числа танцевали в институте разные новые для нас танцы: Virginia Real и ещё какие-то, нам не известные, но мы этим не смущались, да с нас и не спрашивали подробностей. Во время вальса один гардемарин ловким движением локтя сшиб фарфоровую вазу в открытое окно.

В тот момент никто не заметил, но после отъезда и на другой день долго искали вазу, удивляло, куда она могла пропасть, пока не заметили внизу на дворе черепки. Начальница сообщила консулу; пришлось послать новую вазу из бывших в запасе японских, и, конечно, послали лучше разбитой.

3 сентября обедали у господина Радовича, всё было прекрасно, но оживления не хватало.

4-го пришлось ехать к консулу помочь в украшении и приготовлении к вечеру. Хлопот было масса, но зато поехали с консулом к одному очень богатому американцу, который повёз нас кататься в прекрасном экипаже, покрытом шкурами дорогих лисиц, и запряжённом восьмёркой чудных гнедых лошадей, отлично подобранных одна к другой. Вечером танцевали в институте.

5-го сентября, опять с утра, — у консула, чтобы окончить украшения, к обеду собралось много приглашённых и ещё больше

приехало после обеда на танцы. Мы танцевали до упада и могли бы очень долго продолжать в том же духе, но адмирал, не предупредив никого, увёз с собой музыку на крейсер.

6-го обедали и танцевали у славянина Франета.

7-го получили приглашение в оперу, нам предоставили большую директорскую ложу, давали «Кармен». При выходе из театра получили извещение об убийстве президента Американских Соединенных Штатов Гарфильда.

8-го адмирал по приглашению делал смотр пожарной городской команде: он сам смотрел по часам и не поверил быстроте изготовления, а потому велел повторить тревогу. Консул удивился, как самостоятельные янки безропотно ему подчинились.

У них всё доведено до возможного совершенства, лошади сами выбегают на своё место (понуждаемая автоматически действующим бичом), люди скатываются сверху на свои места, и пары в локомотиве разводятся в несколько минут. Не помню точно время, но быстрота во всём поразительная.

8-го сентября состоялось большое катанье в Cliff House, все ехали туда показать туалеты и выезды, мы же могли показать только себя, тем не менее, поехали, причём наняли небольшие экипажи (сидели по два), заплатив за удовольствие по семнадцать долларов.

9-го слушали концерт в институте, затем, конечно, танцы.

10-е. Удивительно, как нам приходится часто менять выражение своей физиономии: то танцуем с весёлым лицом, то присутствуем на панихиде с грустным.

Сегодня хоронили пустой гроб в память президента Гарфильда. Офицеры всех наций с судов, стоявших на рейде, прибыли в мундирах в Palace Hotel, оттуда — в колясках по четыре человека поехали принять участие в погребальной процессии. Пустой гроб на дрогах везли по всем правилам похоронного искусства. Сзади шли отцы города и знатные граждане, за ними коляски с иностранцами, войска с музыкой и народ; часть войск стояла шпалерами по главной улице.

Процессия обошла несколько улиц, дойдя до какого-то манежа, убранного внутри зеленью и чёрными драпировками, остановилась, провожавшие вошли и разместились на приготовленных местах. Посреди манежа стоял в зелени катафалк, но без гроба. Когда все уселись, началась заупокойная служба, пели оперные певцы и певицы очень хорошо, затем говорили речи и отпустили по домам.

17 сентября. Наш вице-консул Нейбаум, обладавший большим состоянием, дал у себя во дворце чудный бал в честь русской эскадры. Хозяин встречал гостей на верхней площадке лестницы, а хозяйка — в одной из малых зал, из которой приглашенные приходили в большой двухсветный зал, весь убранный гирляндами чудных роз. Струнный оркестр скрывался на хорах в зелени и цветах. Хозяин, взяв под руку мичмана Р., вошёл в зал и громко сказал: «Вот мичман Р.» и этим представил сразу всем дамам, чтобы тот мог своих офицеров представлять дамам для танцев. Знакомых было много, хорошеньких ещё больше, обстановка роскошная, свобода полная, никто над душой не стоял, и веселились от души. Ужин подали в обширной столовой, где стол стоял «покоем», в середине которого красовалась модель «Африки», сделанная из цветов.

Во время бала одна барышня в разговоре, между прочим, пригласила офицера к себе в гости.

— Когда можно к вам придти?

— Завтра в час дня, запишите адрес.

Офицер приходит в назначенное время, входит в квартиру, в гостиной его встречает барышня, и начинается беседа. Через несколько времени является горничная и говорит что-то барышне, которая обращается к офицеру:

— Моя мама желает с вами познакомиться, вы ничего не имеете против? Если не хотите, скажите прямо, не стесняйтесь, это не обязательно, и вы можете поступать как угодно.

Понятно, офицер выразил самое искреннее желание иметь удовольствие познакомиться. Маменька посидела приличное время и уплыла обратно, не мешая дальнейшей беседе. Офицер продолжал бывать там, но отца ни разу не видел.

Здесь полная свобода обращения, но и такое же уважение к женщине. Если кто позволит себе неприличную выходку на улице относительно женщины — ей стоит только указать полисмену, и тот положит руку на плечо, жест, равносильный аресту. В конке, если дама входит, то ближайший мужчина должен очистить место, иначе остальные его выгонят из вагона.

Трудно перечислить все полученные приглашения. Было много, кроме вышеупомянутых, к ним надо присоединить ещё посещения театров, обеды, ужины и прочее. При дороговизне всего в Сан-Франциско, а главное при счёте на золотые доллары, офицерам пришлось порядочно тяжело. Начальство заставляло везде бывать, а добавочных денег не давало, как знаешь, так и обходись.

Конечно, у нас не хватило денег, истратили запасы, резервы и набрали порядочно вперёд.

Помощник нашего повара соблазнился большим окладом жалованья и поступил в колбасную — вертеть машину за пятьдесят долларов в месяц (сто рублей), но через месяц вернулся, уверяя, что не хватает этих денег на прожитьё. По уходе из Сан-Франциско мы сравнительно долго продолжали переписки с барышнями, вот тут особенно пригодился наш вольный механик-англичанин, которому офицеры давали читать все получаемыя письма и свои ответы, написанные по-английски. Он должен был исправлять и давать фразам должный оборот. Jeffrey всегда ужасно хохотал над письмами, но тайны соблюдал строго и никого не выдавал. К сожалению, он стал учиться русскому языку, и наша практика ослабела.

Пустив клипера по воле волн, мы 28 сентября покинули надолго континент для выполнения островной программы.

Первая остановка состоялась 10 октября на Сандвичевых островах на рейде города Гонолулу, лежащем на острове Оагу. Декорация переменялась: после неприветливого севера мы попали в тёплую, роскошную природу. Вход на рейд идёт между коралловыми рифами, они не возвышаются над уровнем океана и не покрыты растительностью, заметно только лишь гладкое, как зеркало, озеро, резко ограниченное кольцом из бушующих бурунов — этот вид производит совершенно особое впечатление.

Бухта довольно широкая, горы отстоят от берега в некотором расстоянии, оставляя просторную долину справа. Береговая полоса заканчивается высоким конусом потухшаго кратера Daimond head, у подножья кратера зеленеет большая кокосовая роща с домиками между деревьями — это Вайкики, дачное место и купанье городских жителей. Города не видно, он весь утонул в роскошной зелени, местами виднеется только церковный шпиг или крыша дома.

Садвичевы острова составляют центральный пункт северной половины Тихого океана и единственную промежуточную гавань между Америкой и Азией, где суда могут пополнить свои запасы, поэтому гавань Гонолулу всегда наполнена судами разных наций, тогда как материк усиленно заселяется японцами, видимо, имеющими большие виды на занятие островов.

По приходе на якорь мы с доктором П. М. Губаревым в виде первых голубей из Ноева ковчега полетели на берег, но не за веткой, а посмотреть город и его окрестности. Сели на коней, чтобы

мчаться через гору к крутому обрыву в долину Пали. Это место историческое: здесь, по преданию, был сброшен в долину один из королей вместе со своим войском.

Живописная дорога идёт по ущелью, которое, начинаясь сейчас же за городом, исподволь суживается, а долина постепенно поднимается, оканчиваясь сразу вертикальным обрывом около восьмисот футов глубины. Добравшись после двухчасовой езды до тропинки к краю обрыва, мы слезли с лошадей и осторожно подошли к краю пропасти. Страшно было смотреть вниз, но зато мы были поражены внезапно открывшейся картиной. Справа и слева отвесно поднимались скалы двух кряжей гор, идущих вначале параллельно, образуя ущелье, затем вдруг они развернулись широким кругом, охватя лежащую внизу долину двумя концами, далеко отстоящими друг от друга, и сошли неправильными массами скал, камней и уступов к морю, блиставшему издали прихотливыми цветами. Растущая внизу зелень сплотилась в непроходимый бархатный ковёр: слева уходящая вдоль отвесных скал спускались к долине зелёными покатосями, как будто природа, желая прикрыть обнажённые обрывы скал, обращенные к долине, набросала щедрою рукою деревья и кусты на кручах, чем сгладила переход от диких утёсов к милovidным холмам, разнообразно украшенным дивной растительностью.

На обратном пути мы встретили канаков тёмного цвета кожи, солидных размеров, особенно полны женщины. Некоторые из них ехали на лошадях, сидя по-мужски.

12 октября адмирал перешёл на клипер «Вестник», пригласив с собой командира «Африки», штаб и желавших офицеров со всех трёх судов посмотреть вулкан на острове Хило. От нас поехало мало офицеров, с «Пластуна» не нашлось желающих. Это случилось от безденежья после Сан-Франциско и предстоявших значительных расходов (более ста долларов на человека).

У мичмана Р. были работы по артиллерии, денег много, как у всех, забрано вперед, и он решил предоставить судьбе решить — ехать ему или нет. Кстати, самому не хотелось проситься из-за работ, хотя и незначительных.

Накануне отъезда он по обыкновению наблюдал за работой у пушек. Выходит командир:

— В. Ф., надеюсь, вы идёте на «Вестнике»?

— Не собирался, Е. Ив., по случаю работ у пушек.

— Ведь серьёзного ничего нет, поручите другому, а сами извольте ехать.



— Есть, — сказано спокойно, а в душе радость, ведь ехать очень хотелось.

По приезде адмирала клипер снялся с якоря и, обогнув коралловый риф, стал плавно скользить, распустив свои белые крылья. В маленькой кают-компании клипера гостям пришлось приспособиться, где кто мог, любезные хозяева старались всеми силами нас устроить получше, уступали свои койки и простирали заботы до мелочей. Из-за противного ветра наши расчёты сбились, пришли в бухту Хило только к вечеру. Тем не менее, сейчас же адмирал, оба командира, флаг-офицеры, пять офицеров с «Вестника» и наши офицеры съехали на берег.

Нас разместили в местном отеле, где рассчитывали пообедать, не успев этого сделать на судне, к тому же всегда приятнее обедать на берегу для перемены стола. Ждём, обеда всё нет и нет, накрыли на стол, а есть не дают. Адмирал приходил несколько раз в столовую, не велел класть в суп макарон (он не любил макарон в супе) и волновался не менее нас, так как всем хотелось есть. Наконец настал желанный момент — нас пригласили, сидим, а супа не дают. Спрашиваем, отчего не дают, говорят: супа нет. Тогда адмирал спрашивает:

— Ну, по крайней мере, мясо будет?

— Нет, ваше превосходительство, мяса не достали.

— Ну, так что же у вас есть?

— Вот сардинки, хлеб, сыр, масло и консервы.

Консул был крайне сконфужен, это он уговорил не обедать на судне, суля обед на берегу. Адмирал разсердился и не говорил с консулом; нам было и смешно смотреть на эту картину, и досадно, что остались голодны. Спали всё-таки хорошо до четырёх часов утра. После лёгкой закуски сели на коней в мексиканские седла, каждому дали по одной средневековой, а может, ещё более древних времён, шпоре с большим колесом, которое со звоном катилось при ходьбе. Во всём белом, имея с собой суконное платье, пальто и дождевики на седлах, мы построились во фронт в ожидании адмирала, который не замедлил величественно подъехать с В. Н. Фридерикс. Раздалось «Смирно!», и почтенный Абрам Богданович раскланялся с нами. Он любил помпу, и мы ему всегда доставляли это удовольствие.

От Хило до вершины вулкана считалось более пятидесяти вёрст в гору. Решено было отдохнуть на половине дороги. Адмирал с командирами ехал тихо, а мы уносились вперёд, время от времени их поджидая. Ехали шесть часов по дороге, идущей между древесными папоротниками, лесом из панданусов и других деревьев.

Иногда попадались канакские хижины, в которых живут владельцы небольших кофейных плантаций. Наконец въехали в девственный тропический лес. В нём много пород деревьев, нам неизвестных, могли только различить древовидный папоротник, с которого туземцы получают бурую вату, затем бананы, мирты и особенно были поражены большим количеством вьющихся растений. В этом лесу нельзя сходить с дороги, всякое отклонение может погубить путешественника.

Случалось ехать по узким, каменистым тропинкам, спускающимся и поднимающимся по уступам, доступным только привычным лошадям. Помню, как по одной из таких лестниц мы слезли, чтобы вести лошадей в поводу, но сейчас же раскаялись — сам едва спускаешься, а тут ещё веди лошадь, которая может ушибить. Впоследствии оставались на лошадях при всех случаях.

На половине дороге приятно было расправить усталые ноги и успокоить разгулявшийся аппетит. Посланные с вечера туземцы успели приготовить еду как следует. На завтрак по маршруту давалось около двух часов. Отдохнув немного, после завтрака мы сели опять на коней, тут уж не поджидали тяжёлую кавалерию, а унеслись быстро вперёд, желая засветло приехать на вершину горы. Во второй половине пути панорама заметно стала меняться, растительность всё беднее и беднее, да и воздух свежее. Переоделись в сукно (не слезая с лошади), через несколько времени пригодилось пальто, а при прохождении пояса постоянных облаков и дождевик сослужил службу.

У подошвы горы облака были ясно видны, когда же въехали в них, то очутились в тумане, который каплями осаживался на дождевиках, дышать трудно и неприятно, так рады были подняться выше облаков. Мы постепенно прошли все пояса растительности от тропической до кустарников.

В совершенной темноте поздно вечером под руководством проводников прибыли в отель, где нас ожидал вкусный обед и чистая постель.

Благодетели-англичане устроили прекрасный двухэтажный отель с угловой башней и широкой верандой на высоте более пяти тысяч футов. Отель носит название *Volcano house*, вокруг него из земли клубится пар.

Обед состоял частью из консервов, например суп был приготовлен из устриц. Этот суп в виде молока не понравился, но зато остальное всё было одобрено. Полюбовавшись из окон отеля заревом вулкана, мы улеглись спать, но не сразу заснули, ведь нелегко

провести пятнадцать часов в дороге, причём тринадцать часов не слезая с лошади. На другой день, 15 октября, нас подняли ужасно рано несмотря на легкий протест (больше протестовали ноги); после кофе тронулись в путь с проводниками.

Новый кратер (Хилоуеа) на горе Мауна-Лоа, или Малое озеро, помещается в старом большом кратере или озере (девять миль в окружности) застывшей лавы. Тропинка вьётся сначала среди трещин горы, заросших кустарниками, а затем среди трещин лавы уже на самом озере. В большое озеро надо спуститься с края или берега озера, на четыреста футов вниз, края озера покрыты обломками лавы, как берега реки нагромождаются льдинами. Новые слои лавы трещат под ногами, и трудность путешествия увеличивается от необходимости перепрыгивать местами через широкия трещины, из которых вырываются пар и удушливые газы. Через полтора часа тяжёлой дороги дошли до малаго озера, приютившагося у противоположнаго берега большого озера.

Здесь, по-видимому, всё спокойно, однако ж не без особаго чувства приближались к краю кипящаго котла. Теплота становилась всё более ощутительной, наконец у края стало совсем жарко. Поверхность лавы от соприкосновения с атмосферой покрыта тонкой тёмной пленкой, не позволяющей лаве волноваться, и только местами она трескается, образуются куски, как льдины, и эти куски от трения друг об друга издают особый звук. По краям котла высоко поднимаются фонтаны кипящей ярко-красной массы, ветер подхватывает и уносит отдельные капли, вытягивает их в бурья нити, которыя, застывая, остаются на окрестных утёсах. Кроме того, брызги лавы разлетаются кругом, оставляя ненадолго красныя пятна на стенках озера. Тонкия нити лавы местами собираются пучками, оне называются здесь волосами богини Пеле, покровительницы вулкана. Иногда кипение увеличивается, жидкая масса прорывается через трещины остывшей лавы и покрывает всё озеро, и кипит, как вода в котле. Это явление мы вызывали сами, бросая камни в озеро, чтобы разбить лаву. Но вскоре кипение утихает, и котёл по-прежнему остаётся покрытым тонкой коркой со своим глухим рокотом.

Близость к таинственным силам природы, как уже было сказано, вызывает особое чувство — мы не могли оторваться от зрелища, не обращая внимания на жар, удушливый газ и опасность положения. При этом являлось даже некоторое чувство страха, производившее особое ощущение. Бывший с нами вестовой адмирала долго чесал затылок и сказал:

— Коли ежели всё это рассказать в деревне, ни в жисть не поверят, ещё обругают, зачем, мол, так врѣшь.

Адмирал и командиры вернулись в отель, а мы, неутомимые путешественники, с консулом пошли по другую сторону котла. Здесь идти опаснее, мы безпрестанно проваливались в рыхлых слоях лавы, а главное — пришлось увеличить шаг чуть не до бега, так как горячая лава жгла подошвы, и ноги не выдерживали подобной грелки. Минут через двадцать добрались до разрыва одной из стен котла. Через этот проход вытекает река лавы. Здесь сорвало ветром шляпу у одного из офицеров, к счастью, она зацепилась за уступ, проводник достал шляпу с большим трудом и прямо опасностью жизни.

Русский человек не верит, пока не ткнёт пальцем, так и мы уговорили консула спуститься в реку, чтобы достать горячей лавы. Пришлось опять подпрыгивать более получаса по убийственной дороге, задыхаясь от серных паров и жара. Наконец достигли русла, идущаго по большому озеру у дальняго его края от выхода (где мы в него спустились) и далее вниз. Река довольно широкая, по краям лава достаточно твёрдая, посредине же извивается змейкой тонкая струйка раскалённой лавы. Проводник сначала пошёл один, дойдя благополучно до змейки, поманил нас, и мы запрыгали к нему по раскалённой плите. Ногам стало невыносимо жарко, удушливые газы и пары туманили голову, но всё-таки, дойдя до середины реки, мы зацепили палками лаву, запекли в ней монеты и, остудив, взяли с собой. Один из нас догадался взять кусок лавы с монетой в платок и очень удивился, когда всё провалилось через прожжённый платок. У потока лавы даже лицо приходилось закрывать шляпой от жары.

Проделав все опыты с лавой, мы пошли обратно чуть не в бессознательном состоянии, выбравшись в большое озеро, сели отдохнуть и выпили по глотку красного вина, хотя и плохого, но действующего освежительно. Нам показывали могилу англичанина, умершаго от разрыва сердца. Он прошёл там, где мы шли, и не выдержал этой марки. По приходе в отель до и после завтрака отдыхали, у некоторых явилась нервная дрожь.

Адмирал и командиры уехали обратно, чтобы ночевать на половине пути, а мы остались посмотреть ночью виденное днём; в расчёте догнать начальство ехали быстрым аллюром.

После отдыха пошли смотреть серные ванны, глубокия расщелины и вообще любоваться окрестными видами. Когда стемнело, мы вооружились палками, фонарями и, надев дождевики (моро-

сило), отправились опять к кипящему котлу. Идти было легче вследствие прохлады, но опаснее — надо очень внимательно идти друг за другом, чтобы не попасть в глубокия щели, оступившись в которую не вернёшься на Божий свет.

По мере приближения к кратеру зарево становилось ярче и, наконец, когда подошли к котлу, то увидели чудную картину. Все боковые фонтаны, мало видимые днём, били яркой струёй, клоко-чущая масса на огромном пространстве заставляла думать об аде. Кроме того, зарево освещало облака клубившагося пара. Больше часа любовались и разглядывали величественную картину природы, остались бы ещё дольше, но проводники напомнили об уходе (назад дорога продолжительнее, так как идёт вверх на берег озера). В отеле напились кофе, легли спать, но перед глазами долго ещё мелькали красные фонтаны и клокочущее огненное море.

16 октября. Ещё задолго до разсвета нам подали кофе и завтрак, осёдланные лошади (отдохнувшие больше нас) стояли у крыльца, нетерпеливо стуча копытами. Наконец небо стало зажигаться лучами утренняго солнца, две горы Мауна Лоа и Мауна Кеа начали обрисовываться в воздухе. Первая около нас как бы поднималась, а вторая вдали стала показывать свои семь зубцов, покрытых местами снегом. В то же время внизу кратера ещё утро не наступило, и пламя ещё продолжало освещать чёрныя стенки котла. Таким образом, здесь одновременно встречается соединение неба и ада, радость света дня и таинственное пламя вулкана, нигде не приходилось больше видеть подобнаго сочетания.

Возвращение было легче. Мы в трёх эшелонах с различной быстротой совершили путь. Последний эшелон был с запасными лошадьми и багажом. Первый эшелон (два флаг-офицера и трое офицеров) быстро доскакали до места остановки, отдохнув немного, помчались догонять адмирала. Влетели в густой лес. Мичману Р. пришлось остановить лошадь, чтобы поправить стремя. В это время остальные ускакали вперёд и в извилинах густого леса пропали из виду. Исправив стремя, мичман Р. помчался за ними, выехал из лесу — никого нет. Смотрит: дорога разделяется на две, куда ехать? Пустил лошадь, она пошла направо. Сначала скакала хорошо, но затем перешла на очень вялый шаг. Ему самому казалось: как будто дорога не та. Тогда он решил повернуть обратно к месту отдыха, чтобы взять проводника. К счастью, через несколько времени увидел группу всадников, последний эшелон, начал им кричать и махать платком, они остановились. Один из туземцев подскочил к нему, вывел через болото на дорогу и по его

просьбе поскакал вперёд догонять других. Скоро они догнали второй эшелон с консулом, который был очень обезпокоен этим происшествием. Он сказал, что мичман не вернулся бы в Хило, если бы проехал дальше к диким племенам, которых его бы не выпустили и, вероятно бы, съели под соусом, а может быть и просто так.

Простившись с ними, неутомимый мичман поскакал дальше с той же головокружительною быстротой и приехал на час позже первого эшелона. Привыкшие лошади, не признающие преград, мчались, не разбирая препятствий. Им канавы, пни, густая трава, в гору или под гору — всё равно, летят себе, только держись.

Пока остальные собирались, нам удалось побывать на реке Вайлуки, берущей начало на южном склоне Мауна Лоа и несущей воды между ней и Мауна Кеа, вливаясь в бухту Хило; она замечательна своим великолепным водопадом недалеко от устья.

С высоты почти сто двадцать футов вода рукавами падает в круглый бассейн. Пенящиеся волны резко отличаются от печального фона горной стены и алмазами сверкают на солнце. Впечатление этой картины ещё более возвышается колоннообразным строением базальтовых стен, чёрный цвет которых местами скрывается под ковром ползучих растений и мхов. С удивлением останавливались смотреть на купанье канакских девушек: падать вместе с водою каскада составляет их главное удовольствие. Оне складывают руки над головой и с криком уносятся быстротой воды, появляются на минуту на гребне волн и сейчас же исчезают в водовороте бассейна, чтобы появиться вновь уже на спокойной воде. Подобные развлечения не всегда проходят безнаказанно.

При съёмке с якоря клипера «Вестник» и проходе его по бухте мы имели случай с палубы любоваться панорамой Хило. Бухта представляет резервуар голубой воды, окружённый невысокими, но живописными берегами. Город утопает в зелени, его совсем незаметно, если бы не улица, параллельная с гаванью, выставляющая ряд домиков. Собственно, здесь улиц нет, их заменяют тенистые аллеи роскошной растительности самых разнообразных сортов. Издали видна окружённая пальмами церковь миссионеров, видны горы, покрытые лесом и травой, с множеством ручейков.

Остров имеет вид трёх муравьиных куч, составленных вместе. Это — три главные вулкана: к востоку — Мауна Кеа, к юго-востоку — Мауна Лоа, а посредине — Гуалалаи.

17 октября перебрались к себе на крейсер и вечером уже веселились у консула. На другой день по просьбе консула привезли английское семейство Perry на крейсер, показать, как мы живём,

и выпить чая. Наша молодёжь растаяла, и вечером у Perry собралось большое общество продолжать беседу с хорошенькими дочками.

19 октября представлялись Его Величеству Гавайскому королю, у него большой, блестящий двор, сам в золоте, придворные выглядят немного смешно, но церемоний меньше, и само представление прошло очень просто. После представления мы смотрели все вместе с террасы дворца на процессию в честь короля по случаю возвращения Его Величества из путешествия. Все школы, общества и цехи в своих костюмах проходили мимо короля, шумно и сердечно его приветствуя, более почётные лица останавливались и целовали у него руку. Король был тронут любовью своего народа и несколько раз выражал своё удовольствие.

19 октября король со свитой посетил крейсер, отдать визит адмиралу, и перед отъездом лично пригласил нас к себе провести вечер. Один мичман приехал во дворец по смене с вахты. Войдя на веранду, где расположились королевская фамилия, посланники и высшие чины, он увидел, что на стульях, стоявших полукругом, сидит король и черномазенькия дамы, а за их стульями стоят какие-то, должно быть очень важные, лица. Не считая себя ниже, мичман встал за стул на вакантное место (отсюда было виднее смотреть на танцы). Сидевшая на стуле дама (оказавшаяся принцессой), увидев офицера, сняла с себя венок из душистых жёлтых цветов и надела ему собственноручно на шею. Консул сказал, что должно ценить эту высокую честь. Конечно, наш мичман старался изо всех сил ценить и страшно радовался оказанному вниманию, но ходить, будучи в чёрном сюртуке, с жёлтым венком на шее было странно, если не смешно. Бедный мичман порывался снять венок и положить его вместе со шляпой, но консул пришёл в такой ужас, что пришлось покориться судьбе. Зато придворные старались оказывать со своей стороны полное внимание. Однако история с венком не помешала смотреть на танцы — под аккомпанемент музыкантов, игравших на пустых тыквах, танцовщицы проделывали животом разные движения, сидя на месте. Для разнообразия танцевали и по-другому, но так же неприлично, по крайней мере по нашим понятиям.

На следующий день пришлось занимать гостей адмирала, приехавших на крейсер. Вечером король давал бал для адмирала и офицеров в гостинице, так как настоящий дворец ещё не был готов, а летний — мал для этой цели. Знакомых оказалось много, и танцевали по обыкновению с оживлением. После ужина мы пошли

маленькой компанией провожать семейство Perry до дому. Дорога шла частью лесом, освещённым яркою луной, частью среди загородных дач. Сильный аромат цветов разливался среди этой чудной тихой тропической ночи, туманя головы, уж и без того достаточно вскружённые милыми спутницами. Сколько поэзии было в этой прогулке! К сожалению, дача была не особенно далеко. Мы долго сидели с ними на веранде их дома, не входя вовнутрь за поздним временем. Казалось, не будет конца нашим разговорам, но неоднократные демонстративные приходы мадам Perry заставили удалиться и проститься с ними навеки.

22 октября покинули гостеприимного хозяина Гонолулу, с сожалением поглядывая на удалявшиеся берега. При выходе с рейда в узком месте клипер «Пластун» задел фок-реей за рею паруснаго купеческаго корабля, и рея сломалась, почему клипер остался исправить повреждение. Работа была выполнена своими средствами быстро, и клипер не особенно опоздал к месту следущаго сборнаго пункта. Клипер «Вестник» ушёл отдельно на острова Таити, а мы завинтили прямой дорогой на Маркизские острова.

В штилевой полосе обыкновенно внешних развлечений мало, море в штиль однообразно — только иногда из гладкой его поверхности вырвется летучая рыбка и, блестя на солнце своими лазоревыми крылышками, быстро пролетит в сторону и снова спрячется в бездонную пропасть. Когда ветер стихнет, паруса начинают хлопать, каждый из них как будто издаёт свой звук, эти звуки особенно тоскливо настраивают душу. Случаются развлечения и в другом роде: на безоблачном небе вдруг появляется маленькое облачко, которое быстро растёт. На корабле принимают соответствующия меры, и через несколько времени налетает шквал, сразу зальёт массой дождя, прогремит, проблестит и уйдёт дальше. В такой момент все бросаются наверх взять душ, а команда, заткнув шпигаты (отверстия в бортах для стока воды), моется во всю, благо пресной воды много.

30 октября пересекли экватор с обычной церемонией. На мостик вышел адмирал, командир и все офицеры, в это время боцман пришёл доложить командиру.

— Ваше высокоблагородие, так что Нептун окликает! (Обыкновенно в ночное время, если часовой видит или слышит о приближении шлюпки к кораблю, окликает: «Кто грёбёт?», чтобы знать, кто находится в шлюпке.)

Командир доложил адмиралу, который приказал отвечать и допустить Нептуна на судно. Боцман передал Нептуну разрешение



придти на корабль, и процессия с бока тронулась по палубе. Впереди шёл великан, управлявший хором музыкантов в фантастических костюмах. Два индейца вели барана с золочёными рогами, копытами и хвостом, на нём сидел голый японский мальчик (японец был взят флаг-офицером в услужение) с копытами на ногах, тигровой шкурой через плечо, с венком из листьев на голове; на поясе была небольшая прикрышка, а за спиной — бочонок. Старший адъютант Нептуна в пиджаке с орденами и аксельбантами, на голове — треугольная шляпа, надетая поперёк. Два негра. Русский мужик с живым медведем, котораго мы купили на Ванкувере. Медведь был в красных брюках, белой рубахе и тропическом шлеме на голове. Эта фигура была полна комизма, особенно сзади, когда медведь становился на четвереньки, при виде его все хохотали без удержу.

Нептун на колеснице, запряжённой четвёркой лошадей, которых под уздцы вели конюхи. Лошадь составлялась из двух матросов, передний с лошадиной головой, задний — согнутый, держался за передняго одной рукой за плечо, а другой рукой махал сзади себя хвостом; оба покрыты попоной, на ногах копыта. Сам Нептун — с трезубцем, в короне и с большой бородой. Амфитрита в воздушном платё с ожерельем из раковин и короной на голове. Две придворные дамы, их шлейф несли две негритянки. Младший адъютант Нептуна с двумя городовыми. Нянька с ребёнком. Повар. Стража. Брадобрей с громадной деревянной бритвой, его помощник нёс таз с мылом и огромной мочальной кистью.

Вокруг процессии и сзади двигались стихии: ветры, молния (голый матрос, вымазанный сухой краской красной) и другие. Инициатива изобразить молнию была собственная матроса, он явился уже «одетый» в костюм.

— Ты кто такой?

— Так что молния, ваше благородие!

— Ну, ладно, становись. Молодец, что придумал.

Процессия обошла кругом верхнюю палубу при дружном смехе команды и остановилась перед мостиком, расположившись в живописной группе сообразно своим рангам и положению. Нептун обратился к адмиралу:

— Кто ты есть такой?

Адмирал назвал себя и командира.

— Куда ты идёшь и зачем беспокоишь меня в моём царстве?

— Мы идём в Австралию, а за беспокойство готовы дать выкуп.

После краткого разговора Нептун согласился на пропуск и выкуп, который адмирал и командир сейчас же внесли. Затем старший адъютант вызывал по списку офицеров, они спускались с мостика к Нептуну вносить плату, чтобы освободиться от купанья. Существует обычай купать всех, кто первый раз переходит экватор, и так как это делают, невзирая на костюм, то выгоднее внести выкуп.

Когда офицеры откупились, началось купанье команды в приготовленной парусинной ванне. При этом брадобрей безжалостно брил, предварительно намазав лицо намеченной жертвы своею ужасною кистью. Конечно, доставалось больше нестроевым и нелюбимым. Всё это проделывалось при общем дружном смехе команды.

В кают-компании состоялся обед с музыкой в присутствии адмирала и командира.

В одну из ночей привелось видеть чудное явление, когда из-под крейсера с двух сторон густым потоком стало вырываться блестящее голубое пламя, как будто мы плыли по огненному морю. Море сияло не блесками (как обыкновенно в тёплых странах), но целой сплошной массой, которая распространялась обширными полукружиями по мере удаления широкой, густой волны, то извиваясь зелёными огненными змеями, мелькая вдаль и превращаясь дальше в пятна, в точки. Хотя свечение моря — вещь обыкновенная, но когда оно представляется в больших размерах, то получается грандиозная картина.

В течение почти всего перехода мы имели противный ветер, и потому на Маркизские острова пришли только 2 ноября...

*К сожалению, на этом доступный нам текст воспоминаний В. Ф. Руднева, представляющий собой пожелтевшие от времени вырезки из «Русской старины», давно переплетённые чьей-то заботливой рукой в отдельную папку, обрывается. Ныне он также хранится в библиотеке Института вулканологии и сейсмологии ДВО РАН.*

*Ещё раз «Африка» посетила Петропавловск 15 августа 1882 г. Крейсер пришёл сюда на замену клиперу «Вестник». 24 августа 1882 г. команды обеих кораблей участвовали в праздновании 28-й годовщины обороны Петропавловска и церемонии открытия монумента «Слава» на Петропавловской кошке. Сводную экипажную роту на этой церемонии возглавлял старший артиллерийский офицер «Африки» лейтенант В. Ф. Руднев. 16 сентября «Африка» ушла в крейсерство в Берингово море.*

*А теперь представим ещё одно раритетное издание «для солдат и народа», посвящённое важному для всех камчатцев событию, уже упомянутому и в приведённых выше книгах, — славной Петропавловской обороне 1854 г. Такие дешёвые брошюры, написанные простым, но в то же время образным языком, в начале XX в. издавались массовыми тиражами и служили делу воспитания настоящих патриотов своего Отечества.*

В. П. АНДРИЕВСКАЯ

## О ПОДВИГАХ РУССКИХ МОРЯКОВ Петропавловский бой

Перепечатано без изменения с первого издания, допущенного особым отделом ученого комитета Министерства народного просвещения для библиотек низших учебных заведений и для бесплатных народных читален. Дозволено цензурою.  
Санкт-Петербург, 10 сентября 1900 г.

Едва ли в целом мире можно встретить моря настолько мрачные, унылые и неприветливые, как Охотское и Камчатское, где круглый почти год стоят туманы, дуют свежие ветры, и в осеннее время в особенности — одна буря сменяется другою.

Охотское море с одной стороны омывает такую же мрачную, унылую и неприветливую часть суши, которая, образуя из себя полуостров (так как она вдаётся в море), — с противоположной стороны тоже омывается водами Восточного или Тихого океана и носит название Камчатского полуострова.

Страна эта долго оставалась дикою, заброшенною, малонаселённою и только за несколько времени до Крымской кампании начала немного оживать и составила отдельную область с главным городом — Петропавловском, состоявшим всего из каких-нибудь трёхсот одноэтажных деревянных домиков, небольшой церкви да так называемого губернаторского дома.

Благодаря прекрасной природной гавани и расположенной поблизости Авачинской губе, где свободно может расположиться любая эскадра, с течением времени туда была переведена из Охотска вся Сибирская флотилия, и Петропавловск сделался портовым городом. Первым же губернатором Камчатской области и командиром Петропавловского порта был контр-адмирал Завойко,

который употреблял всё своё старание, чтобы, насколько возможно, улучшить положение вверенной ему области. Узнав, что в некоторых местах жители не имели даже изб, а селились просто в вырытых в земле норах (юртах), он обязал их построить избы, дав для этого всё возможное; в некоторых местах завёл больницы, принял надлежащие меры для обучения местных жителей различным мастерствам, учредил ярмарки, во время которых обыватели имели возможность сбывать различные продукты и взамен их получать другие, более необходимые в домашнем обиходе, одним словом, делал всякия нововведения. Работа по постройкам не переводилась, и хотя объявление войны с Францией и англичанами до Камчатки дойти ещё не успело, но приготовления к встрече неприятеля и обороне против них шли довольно деятельныя.

Несколько времени спустя в Петропавловский порт прибыл отправленный из Кронштадта в одну из бухт близ реки Амура фрегат «Аврора», который вследствие различных повреждений и почти, можно сказать, повальной болезни цингой всего экипажа принужден был зайти туда для поправки и отдыха. Вслед за «Авророй» прибыл транспорт «Двина» с четырьмястами человек солдат сибирских линейных баталионов, и, наконец, ещё одно американское купеческое судно, которое и принесло известие о том, что война уже окончательно объявлена.

Тогда работа по укреплению Петропавловскаго порта закипела ключом: началось устройство батарей на протяжении двух частей, из которых одна называлась Сигнальной, а другая Никольской. На перешейке между обеими горами было поставлено пять орудий, снятых с корабля «Аврора». Эта батарея считалась самую важную, так как она защищала собою расположенный позади город и гавань. Сам фрегат «Аврора» находился в гавани под защитой Сигнальной горы, в одной линии с ним стоял и десятипушечный транспорт «Двина», затем ещё на протяжении всего берега было установлено везде, где только оказывалось возможно, по крайней мере до шестидесяти пушек.

Что касается количества гарнизона, то он в общей сложности состоял приблизительно из 1 016 человек, включая тут судовыя команды, офицеров, местных чиновников и даже торговцев.

В ожидании появления неприятелей все, конечно, находились в напряжённом состоянии, но ожидать пришлось недолго. В один прекрасный день утром (17 августа 1854 г.) с одного из маяков, находившегося у входа в Авачинскую губу, дали знать, что в море показалось шесть неприятельских военных кораблей. В городе

ударил тревогу, все моментально отправились на заранее каждому предназначенные пункты, сам губернатор, адмирал Завойко, и весь его штаб немедленно занял пост на Сигнальном мысе.

Священник вышел с крестом и святою водою, собравшаяся на фрегате «Аврора» команда стояла по орудиям; начался молебен, после которого капитан корабля обратился с краткой речью. В ответ раздалось дружное «Рады стараться!», а затем почти сейчас же общее внимание было обращено на входивший в Авачинскую губу большой трёхмачтовый пароход. Он двигался малым ходом, держался вне выстрелов, и, очевидно, имел главною целию измерить глубину.

Петропавловцы рассматривали его с большим вниманием и были крайне удивлены, когда увидели на нём американский флаг. Сейчас же от порта командировали шлюпку для допроса. Шлюпка правила прямо ему наперерез, тогда пароход немедленно повернул назад и уже полным ходом направился к выходу, чтобы соединиться с остальной ожидавшей его там эскадрой. Не подлежало никакому сомнению, что неожиданно появившийся пароход принадлежал неприятелям, и что выкинутый на нём флаг был подложный.

Ночь прошла в тревожном ожидании. Ни офицеры, ни матросы, конечно, не смыкали глаз, точно так же, как и сухопутное войско, находившееся по батареям и в самом Петропавловске.

Наутро, когда кругом рассвело, аврорцы при помощи подзорных труб скоро узнали знакомые им английские и французские корабли, стоявшие в одном из портов Америки. Часов в одиннадцать началась перестрелка с той и с другой стороны, но она оказалась незначительной и вскоре прекратилась, что, однако, не мешало неприятелю заниматься деятельными приготовлениями к бою. Наши войска со своей стороны тоже не дремали и хотя количеством были значительно меньше, но духом не падали, успокаивая себя мыслью, что русскаго воина Бог никогда не оставит, не оставит потому, что он идёт на бой с твёрдой решимостью бороться за Царя и Отечество до последней капли крови и не остановится ни перед какою преградой...

Как потом оказалось, англо-французская эскадра, состоявшая из двух английских кораблей «Президента» и «Пика», парохода «Вираго» и французских фрегатов «Логфарт», «Евридика», «Облигадо», действительно рассчитывала идти в этот день начать бомбардировку и наступление, но ей помешало следующее, совершенно неожиданное обстоятельство. На эскадре вдруг разнёсся слух,

что английский адмирал застрелился. Одни утверждали, что это с его стороны было сделано почему-то с умыслом, другие доказывали тут простую случайность, уверяя, что он, приготавливаясь к предстоящему сражению и осматривая пистолеты, нечаянно задел курок одного из них, последствием чего был роковой выстрел, сразу положивший его на месте. Третьи говорили, что пистолет тут ни при чём, и что причиной смерти была одна из бомб, посланная с нашей батареи ещё накануне... Во всяком случае, какая бы причина не была, но факт тот, что адмирал скончался, и что из уважения к его памяти неприятель решил отложить сражение, передав начальство союзной эскадры французскому адмиралу.

В продолжение двух последующих дней всё оставалось ещё покойно, только оживление на неприятельских судах заставляло наших, как говорится, постоянно быть начеку и не отходить от орудий; но вот, наконец, наступило памятное для всех петропавловцев 20-е число августа месяца.

Тщательныя наблюдения наших за всем тем, что делалось на англо-французской эскадре, ясно показывали, что нападения следует ожидать немедленно. Адмирал Завойко пригласил священника на батарею Сигнального мыса и просил отслужить молебен. Собравшаяся команда с непокрытыми головами возносила горячая молитвы к Всевышнему, каждый невольно вспоминал при этом своих близких, дорогих сердцу людей, оставленных дома: кто престарелых родителей, для которых был единственной опорой и утешением, кто любимую молодую жену, кто детей, кто сестёр, кто братьев...

Священник служил с роздыхом, не торопясь, словно ему хотелось подольше продлить минуты общего моления, подольше видеть вокруг себя всех собравшихся людей, из среды которых, быть может, даже большинству, — эта молитва будет последнею... Началось чтение Евангелия, и в тот момент, когда все присутствовавшие опустили на колени, над их головами вдруг просвистело неприятельское ядро; невольная дрожь пробежала по всему телу священника, но, сделав над собою усилие, он старался казаться спокойным и продолжал начатое богослужение, по окончании которого все стали по своим местам и, устремив взоры вперёд, с любопытством следили, как по поверхности воды медленно подвигалась какая-то тёмная масса, в которой вскоре им пришлось узнать неприятельский пароход, тащивший на буксире три фрегата, которые затем, будучи подвезены на известном направлении, выстроились один сзади другого.

Тогда с нашей батареей, называемой Красный Яр, раздался выстрел, на который неприятельские суда немедленно ответили ядрами и бомбами. Неприятель, видимо, старался закидать их ядрами, отправляя их частью по намеченной цели, частью даже просто наудалую. Мы же действовали не торопясь, метко, разумно рассчитывая, чтобы у нас ни одно ядро не пропало даром, так как в продолжение почти полутора часов должны были всего с восемью орудиями батареи 1-го и 4-го номеров — драться против восьмидесяти орудий.

Как солдаты, так равно и офицеры выказывали изумительную стойкость. Раненный в голову и ногу командир 1-й батареи лейтенант Гаврилов во всё время боя не хотел оставить своего поста, и, еле держась на ногах, продолжал делать надлежащие распоряжения и ободрять людей несмотря на то, что как положение последних, так равно и состояние самой батареи с каждой минутой становилось всё более и более тяжёлым. Платформы оказались засыпанными землей выше колёс, станки подбитыми, и ворочать пушки по мере надобности, как бы следовало, уже было невозможно. Неприятель этим воспользовался и, уловив удобный момент, немедленно повёз десант на отлогий берег гарнизона Красный Яр. Находившийся там командир батареи мичман Попов, наверное, принужден был бы сдаться вследствие явной невозможности устоять против силы шестисот человек, но он этого не сделал, а, только заклепав свои три пушки, в сопровождении двадцати восьми человек прислуги поспешил отступить по направлению к городу.

Французы между тем мгновенно заняли опустевшую батарею и только что с громким восторженным криком хотели поднять на ней французский флаг, как направленная с английского парохода бомба собственных союзников неожиданно ударила их в самую середину. Одновременно с этим почти сейчас же тот же самый мичман Попов, успевший соединиться с небольшим отрядом, посланным ему на помощь от фрегата и из города, смело бросился обратно на батарею. Французы решительно ничего не могли ни понять, ни сообразить, они под влиянием охватившего их чувства ужаса, несмотря на свою многочисленность, так быстро поскакали обратно в шлюпки и отчалили от берега, что менее чем через девять минут окончательно скрылись из виду.

С неприятельских кораблей тем временем ядра и бомбы летали по-прежнему, с нашей же стороны действовали, как и раньше, — осторожно, расчётливо, обдуманно.

СтрК  
А-65  
**О подвигахъ русскихъ моряковъ**

---

# ПЕТРОПАВЛОВСКІЙ БОЙ

---

Р А З С К А З Ъ IV

**ДЛЯ СОЛДАТЪ И НАРОДА**

Составила В. Л. АНДРЕЕВСКАЯ

**ИЗДАНИЕ ВТОРОЕ**

Перепечатано безъ измѣненія съ перваго изданія, допущеннаго особымъ отдѣломъ ученаго Комитета Министерства Народнаго Просвѣщенія для библиотекъ низшихъ учебныхъ заведеній и для бесплатныхъ народныхъ читаленъ.

---

**Цѣна 10 коп.**



С.-ПЕТЕРБУРГЪ

Изданіе И. С. АСКАРХАНОВА

6, Троицкая, 6

1900.

Титульный лист и иллюстрация из книги  
Института вулканологии





## ИМПЕРАТОРЪ НИКОЛАЙ I.

В. П. Андриевской. Из собрания библиотеки  
и сейсмологии ДВО РАН

Командир батареи № 2 князь Максutow в особенности отличался замечательным спокойствием духа и хладнокровием, которые мало помалу от него перешли и привились ко всем его подчинённым. Так, например, в то время, когда по его расчёту наши орудия не должны были отвечать неприятелю, солдаты и офицеры, расположившись группами, спокойно себе разговаривали, а мальчишки-кантонисты, обязанность которых заключалась в том, чтобы служить при подаче зарядов, в виде забавы спускали на воду бумажные кораблики, но стоило князю только открыть рот для какой бы то ни было команды, как все его окружающие — от мала до велика — мгновенно занимали свои места и всецело обращались в слух и зрение, как бы боясь, что-либо пропустить, что-либо не выполнить...

Батарея князя Максutowа в продолжение нескольких часов служила главною целию нападения для союзной эскадры. Покуда она действовала ещё на далёком расстоянии, батарея по обыновению молчала, но зато когда раздосадованный неприятель, наконец, подошёл ближе, то князь встрепенулся и стал в свою очередь угощать его бомбами; так продолжалось довольно долго.

Воспользовавшись тем, что кругом стояли целые столбы дыма вследствие долго продолжавшейся перестрелки, один из французских пароходов сделал попытку прорваться в гавань, но на первых же порах был встречен сильным огнём с «Авроры», «Двины» и некоторых близ расположенных батарей. Вслед за этим пароходом попытал счастье и фрегат «Евридика», намереваясь высадить десант с противоположной стороны Сигнальной горы, но намерение его не осуществилось, так как со стороны перешейка наши войска действовали настолько удачно, что первое же брошенное ими ядро попало прямо в пароход, а второе потопило сопровождавшую его шлюпку. На помощь пароходу немедленно выступило два фрегата, которые, однако, встреченные таким же образом, как и пароход, принуждены были поспешить уйти назад полным ходом.

Этим пока дело и закончилось. Относительно потери со стороны неприятеля достоверных сведений не имелось; что касается нас — то, несмотря на довольно значительные повреждения, причиненные нашим батареям, последние, однако, в ту же ночь были снова настолько приведены в порядок, что к следующему утру могли действовать по-прежнему. В числе убитых оказался один офицер и двенадцать человек солдат, раненых было очень немного.

Следующие за тем два дня, к великому удивлению петропавловцев, прошли совершенно покойно, но на третий, рано утром,

в единственной гауптвахте Петропавловска ударили тревогу вследствие того, что один из неприятельских пароходов, захватив с собою два фрегата, повёл их к перешеечной батарее № 3.

Батарея открыла огонь, на который английский фрегат ответил целым бортом своих пушек.

Командир батареи князь Максотов, родной брат того, о котором было сказано выше, оборонялся, насколько у него хватало сил, но перешеек, тем не менее, оказался весь изрытым неприятельскими ядрами, станки перебитыми, платформы засыпанными землёй и обломками. Изю всех орудий уцелела только одна пушка, остальные были поломаны настолько, что к употреблению не годились. Неприятель, рассчитывая всем этим воспользоваться, чтобы свезти десант и завладеть батареей, подошёл уже совсем близко, но князь с какой-то лихорадочной или, вернее сказать, отчаянной решимостью бросился к единственной уцелевшей пушке, навёл её, сделал выстрел — и что же? Неприятельский катер, которому дававшееся в руки счастье было уже совсем близко, на глазах всех пошёл ко дну вместе с находившимися на нём французами...

В отместку за подобную неожиданность со стоявшего поблизости английского фрегата разразился громом выстрелов. Князь, однако, не сробел: он твёрдою рукою вторично зарядил пушку, но тут по воле Провидения был положен предел его дальнейшим подвигам: задевший осколком неприятельского ядра, он пал за смертью.

В ту минуту, когда его подняли и понесли в лазарет, навстречу как раз попался офицер Анкудимов с небольшим отрядом солдат, который он вёл, было, ему на помощь.

— Смотрите, ребята, как нужно умирать, — обратился к ним Анкудимов.

В ответ на его слова храбрые солдатики, сами шедшие почти на вернейшую гибель с единственной надеждой заслужить венец воина, павшего за отечество, и, желая выразить последний привет покойному, громко закричали: «Ура!» Неприятель, между тем, продолжал выпускать залп за залпом и свозить десант.

Одновременно с этим другой английский фрегат беспощадно громил батарею капитан-лейтенанта Кораллова, находившегося по противоположной стороне Никольской горы. Несколько времени спустя стойко сопротивлявшийся Кораллов был убит, а экипаж неприятеля приступил к высадке.

Ворвавшись таким образом на нашу батарею, неприятель первым делом поспешил заклепать орудия. Потом сделал всё возможное, чтобы повредить станки, разделился на три отряда и повёл атаку.

Две первые части получили приказание немедленно идти вверх на Никольскую гору, а третья отправилась в обход и неожиданно появилась против батареи № 6, четыре небольшие пушки которой и одно полевое орудие выказали им такое сильное сопротивление, что они принуждены были удалиться ни с чем.

Тогда адмирал Завойко нашёл нужным отправить в помощь стрелкам два отряда, чтобы занять гребень горы, приказав при этом во чтобы то ни стало прогнать оттуда неприятеля, если, в случае, ему удастся занять гребень. Предположение адмирала сбылось. Неприятель, по-видимому, прилагал все старания, чтобы пробраться к гребню, и, в конце концов, достиг задуманной цели. Заранее посланный туда русский отряд встретил его дружной ружейной пальбой, в ответ на которую он со своей стороны отвечал тем же. Сначала бой тянулся надлежащим правильным порядком, но затем, когда обе враждебные партии сошлись ближе, то у них в общем наступил положительный хаос. Обе стороны ударили в штыки, и пошла такая страшная резня, что даже трудно передать. Среди густой зелени кустов огромной Никольской горы всюду мелькали наши русские солдатики, красные мундиры англичан и синия рубашки французских матросов.

По приказанию адмирала Завойко в числе присланных отрядов находилось также известное количество матросов с корабля «Аврора». Все они действовали с одинаковым ожесточением штыками, прикладами ружей, даже ножами.

Несколько времени та и другая партия боролись почти с одинаковой силой, но затем наши молодцы взяли верх настолько, что французам и англичанам пришлось искать спасение в бегстве. Они целыми толпами бросились сверху вниз, скатываясь кубарем с самой крутизны горы, большинство из них уже на полпути разбивалось о камень и умирало; тем же, которым по какой-нибудь счастливой случайности удавалось уцелеть — наши пускали вслед залпы ружейных выстрелов.

Разсказывают, что во время этой суতোлки один из наших молодых матросов случайно уронил ружьё, которое немедленно скатилось под гору. Желая во что бы то ни стало поднять его, он постарался сам за ним спуститься, причём, конечно, принужден был отстать от товарищей. Осторожно ступая с камня на камень и держась обеими руками за кусты, он вдруг лицом к лицу наткнулся на неприятеля. Положение казалось критическим. В первую минуту он не знал, что делать, но потом, решив, что лучше добровольно умереть, чем попасть в плен, схватил неприятеля обеими рука-

ми и вместе с ним покатился вниз по наклонной плоскости, громко крича о помощи. На крик его неизвестно откуда выбежал мальчик-камчадал и, ловко заколов неприятеля, поспешил освободить смельчака-матроса. Происшествие это подтвердили несколько часовых, случайно видевших всю картину, и когда дело дошло до начальства, то матрос одновременно получил выговор и награду; выговор за потерю собственного ружья, а награду (в виде двух неприятельских ружей) — за свой отважный подвиг.

Таким образом, дело продолжалось до тех пор, пока заметивши, наконец, безвыходное положение земляков, французский бриг подошёл ближе к берегу и стал стрелять по нашим ядрами и картечью, но так как занятое петропавловцами положение на склоне горы, среди кустов, было очень выгодно, то картечь до них не долетала, а ядры почти не приносили вреда. Около часу дня у нас ударили отбой, и храбрые защитники Петропавловска все собрались к пороховому погребу, где был отслужен благодарственный молебен по случаю счастливого окончания дела.

Когда были подведены итоги общих потерь, то оказалось, что в вышеописанном деле с нашей стороны убито тридцать один человек, а ранено шестьдесят пять, из них два офицера, затем в городе сожжено и разрушено около шестнадцати домов и прочих зданий. На фрегате «Аврора» прострелена средняя мачта ядром навывлет, а транспорт «Двина» во многих местах повреждён довольно серьёзно. Неприятельские суда оказались тоже порядочно попорченными. Затем по окончании дела по берегу нашими было подобрано около сорока англичан и французов и изрядное количество оружия. О потерях же, понесённых на кораблях, достоверно не известно, так как наши противники старались всеми силами сократить число своих потерь и повреждёний, хотя, как говорят, один из французских адмиралов говорил открыто, что никогда не ожидал встретить такого сильного сопротивления в подобном ничтожном местечке, и что генерал Завойко защищался не только храбро, но, кроме того, с вполне безошибочным знанием дела.

Петропавловцы, однако, считали дело ещё не оконченным; немедленно приступили к починке багарей, и с новой готовностью отразить врага ждали его появления. Но враг не появлялся, а вместо него несколько дней спустя к берегу стали приставать бывшие в отлучке собственные суда. Первым пришёл корвет «Оливуца», который, возвращаясь от берегов Сибири, чрезвычайно ловко проскочил мимо судов союзной эскадры. За ним следовали «Иртыш»,

«Байкал» и два купеческих судна, которые доставили громадный запас провизии.

До жителей Петропавловска дошёл слух, что неприятель отправился восвояси; все вздохнули свободнее, потому что ввиду наступления осени плавание у берегов Камчатки с каждым днём становилось затруднительнее, и предполагать, чтобы неприятель вздумал снова возвратиться, уже казалось немислимо. Отслужили благодарственный молебен и панихиду по убитым товарищам, а затем, распустив людей по казармам, немедленно разослали гонцов в разные стороны сообщать об окончании дела, после чего семейства гарнизона, бежавшие за несколько вёрст от Петропавловска при появлении неприятелей, поспешили возвратиться обратно.

Наступила продолжительная камчатская зима со своими неизбежными пургами (то есть страшными метелями), ветрами и морозами... Пока ещё была кое-какая возможность работать — гарнизон не дремал, тщательно стараясь привести в надлежащий порядок батареи, казармы, пороховой погреб. Работа, как говорится, кипела ключом, продолжаясь до тех пор, пока зимний холод, наконец, достиг высших размеров.

Но вот и зима миновала... В феврале снова стали понемногу приступать к работам и поговаривать о том, что неприятель, по всей вероятности, явится вторично. Дни проходили за днями, скучные, однообразные, все, как две капли воды, похожие один на другой... Таким образом продолжалось вплоть до 3 февраля, когда в Петропавловск нежданно-негаданно прискакал курьер, который привёз различные награды за прошлогоднее дело и вместе с тем известие о приказании вооружить все суда, снять Петропавловский порт, его укрепление и, забрав с собою не только гарнизон и остальных военных, но даже их семьи, всех женщин, детей раннею весною, при первой возможности, отправиться в море.

— Куда? Как? Зачем? Почему? — сразу закидали вопросами курьера, но курьер вместо ответа молчал, пожимая плечами, так как знал об этом настолько же, как и остальные.

Губернатору адмиралу Завойко одному было всё известно... Он знал, что эскадра его должна отправиться на реку Амур, но из страха, чтобы неприятель как-нибудь про то не проведал, держал дело в секрете, умышленно распуская различные неверные слухи.

Для исполнения только что полученного приказаания вооружить корабли потребовалось очень много труда. Во-первых, потому, что в таком отдалённом и маленьком порте, как Петропавловск, многих необходимых для этого предметов вовсе не имелось,

а во-вторых, потому что при перегрузке на суда с осени поставленных по береговым укреплениям пушек встретилось громадное затруднение. Эти укрепления в данный момент скрывались под целыми горами снега. Надо было отыскивать место каждой пушки ощупью с помощью длинных железных прутьев, затем раскопать, вытащить орудие из ямы, порою чрезвычайно глубокой, поставить на особо для этого устроенные сани и спустить в гавань на лёд, который местами уже оказывался не достаточно крепким.

К полозьям саней были привязаны длинные толстые верёвки. Как только орудие было спущено, так сейчас же несколько человек самых рослых, здоровых матросов по сделанному им офицером знаку моментально подхватывали верёвку, или, лучше сказать, впрягались в сани и мчались вперед по направлению к судам с изумительною быстротою. Под полозьями и за санями оставались полосы глубокого прореза, из которого немедленно выступала вода, но они этим не смущались... Благодаря усердию и ловкости матросов, несчастий ни с людьми, ни с орудиями не случилось, и они все до единого были благополучно доставлены на суда. Затем приступили к нагрузке ядер и картечей — тут опасности, конечно, никакой не представлялось, но хлопот зато было немало, приходилось отыскивать и собирать раскиданные осенью на батареях снаряды, теперь все сплошь занесённые снегом. Пока раскапывались те места, где как раз ничего не было, вследствие чего и время, и труд пропадали даром.

Как-никак, но по проществу сравнительно не особенно продолжительного времени всё в конце концов было отыскано и перетаскано на суда. Кроме того, пришлось перетаскать туда же имущество всего гарнизона, его семейств и много других различных необходимых предметов.

Ввиду того, что в Петропавловске, кроме стариков, больных и нескольких человек военных, больше никого не оставалось, следовательно, продавать ненужные вещи было некому, обыватели решили захватить с собою всё, что возможно, даже рамы из окон, железо с крыш, дверные петли, вьюшки, заслонки.

Зимняя стужа и морозы, между тем, начали всё чаще и чаще заменяться оттепелями, грязь по берегу стояла невылазная, а по льду приходилось шлёпать по колено в воде. Ни то, ни другое, однако, не останавливало горячей работы петропавловцев, которые явно видели и сознавали, что в данном случае для них дорог каждый час, каждая минута, и что им необходимо как можно

скорее уйти в море, иначе при снятых с укрепления орудиях положение их становится крайне незавидным в случае, ежели б неприятель вздумал внезапно нагрянуть.

Покончив, наконец, с переноскою груза с берега на суда, отряд рабочих получил новое приказание — пропиливать дорогу во льду, загромождающем выход в большую губу из гавани. Предстоящая работа оказывалась одною из самых трудных, не говоря уже про то, что несчастным рабочим приходилось почти полсуток стоять в воде с промокшими и окоченелыми ногами для того, чтобы пробить всего какой-нибудь десяток сажений. Зачастую ещё случалось, что вследствие нежданного утренника — мороза едва пробитое пространство вновь покрывалось слоем льда и работу приходилось начинать сначала. Но, видно, пословица «Терпение да труд всё превозмогут» сложилась не даром. Несмотря на все эти препятствия и неудачи к концу марта путь к выходу оказался вполне очищенным, и Камчатская эскадра, состоящая из фрегата «Аврора», корвета «Оливуца», транспортов «Двина», «Байкал», «Иртыш» и двух ботов уже была совершенно готова к походу.

В десять часов утра офицеры, команда и почти всё население Петропавловска, как остающееся, так и отъезжающее, собралось в церкви на молебен. Церковь была очень маленькая, вместить в себя всех присутствующих не могла, поэтому большая часть богомольцев стояла около, просто на дворе. Те, которым приходилось оставаться, плакали навзрыд. Перед началом богослужения с обычной церемонией принесли знамена и флаги; священник сам был, видимо, сильно разстроен, голос его дрожал, и, путая напутственные молитвы, он с трудом сдерживал слёзы...

Затем знамена, образа и только что освящённые флаги были торжественно перенесены на суда. Процессия двигалась медленно в сопровождении провожающих. Различные сцены прощающихся, всхлипывания женщин и плач детей продолжались до тех пор, пока, наконец, суда снялись с якорей и скрылись из виду...

Что касается союзной эскадры, то она, ничуть не подозревая о таком быстром и смелом снятии Петропавловскаго порта, наделавшаго впоследствии много шума, спокойно приготавлилась к новому нападению, и, когда приготовления были окончены, смело вступила в Авачинскую губу.

Как только давно уже стоявший вокруг туман немного рассеялся, так согласно раньше полученнаго приказания капитан передоваго парохода эскадры отправился наводить справки: что делается в Петропавловске, где, к крайнему своему изумлению, кроме



пустых амбразур батарей да полуразрушенных домов, не нашёл ни одного судна, ни одной пушки...

Когда он рассказал об этом, вернувшись обратно в эскадру, то все присутствующие пришли в полнейшее недоумение. Капитан французского фрегата и несколько его товарищей, пожелав воочию убедиться в истине неожиданного известия, на следующий день отправились туда же и вступили во внутреннюю бухту, где, кроме трёх каких-то незнакомых американцев, не нашли никого. От них они узнали, что русские ещё до открытия навигации ушли отсюда, забрав с собою всех служащих, весь гарнизон, пушки, военные снаряды и всё своё имущество.

Разказ американцев и собственный осмотр опустевшаго Петропавловскаго порта, который теперь снова принял первобытный вид заброшеннаго, никому не нужнаго уголка безпредельнаго Русскаго царства, крайне обезкуражил союзников, которые, наверное, разчитывая, что льды, заграждавшие выход из гавани, задержат русских там до тех пор, пока они успеют подойти, и стеречь их со стороны открытаго моря. В особенности чувствовали себя подавленными и обезкураженными англичане, которые всегда были убеждены в том, что их считают первыми моряками во всём свете. Да и помимо чувства самолюбия они смущались неизвестностью: куда именно девался русский флот, где следует искать его? А русский флот тем временем спешил себе вперёд да вперёд, насколько было возможно.

Надо заметить, что в то время, к которому относится этот разказ, тамошняя местность нашим морякам была малоизвестна, вследствие чего Камчатской эскадре по выходе ея из Петропавловска предстояло много труда. Ввиду ранней весны льды в Охотском море безпрестанно загораживали путь, приходилось делать обходы, но и это помогало мало. Чтобы избегнуть различных могущих произойти неприятных случайностей, эскадра решила обогнуть остров Сахалин с юга и, остановившись в бухте Де-Кастри, прилежащей к Амуру, дожидаться там окончательнаго вскрытия льда.

Переход сам по себе, конечно, был нелёгкий, так как приходилось неоднократно терпеть то холод, то бури, но, в конце концов, он всё-таки совершился благополучно. 5 мая эскадра достигла цели путешествия.

По приходе в Де-Кастри первым делом поспешили свезти на берег и отправить во внутрь страны, в селение близ озера Кызы, женщин, детей, почту, казначейство, одним словом, всё, что было возможно, а затем снова занялись необходимыми приготовлениями

на случай встречи с неприятелем, который, как носились слухи, давно уже бросался во все стороны на поиски неожиданно для него пропавшаго русского флота.

Адмирал Завойко держал свою эскадру постоянно наготове к бою. Первым против неприятеля должны были выступить фрегат «Аврора», корвет «Оливуца» и транспорт «Двина». Остальным транспортам, вооружённым самыми плохими пушками, почти совершенно не годными к делу, было приказано следовать к берегу и покрыться смолой и стружками, чтобы, в случае крайности, их можно было взорвать на воздух.

Прошло несколько дней. Кругом всё казалось спокойно; но вот однажды ранним утром наши моряки увидели на поверхности моря три судна, которыя, видимо, спешили пробраться в залив. Впереди шёл большой фрегат, а за ним следовали пароход и бриг. По распоряжению адмирала у нас на всех мачтах были подняты флаги, которые адмирал ещё, кроме того, приказал прибить гвоздями, чтобы их ни под каким видом нельзя было спустить (то есть сдать). Этот маневр не ускользнул от зорких глаз неприятелей, которые из него вывели заключение, что мы намерены бороться долго, и что о сдаче с нашей стороны не может быть и разговора.

Сделав промер, постоянно передавая сигналы остальным судам, шедший впереди неприятельский пароход сначала медленно поднял английский флаг, а затем выстрелил по нашему корвету. Ядро пролетело мимо; в ответ ему с «Оливуца» последовало два выстрела. Пароход стал отступать. Этим пока перестрелка закончилась, и неприятель по прошествии двух дней скрылся из виду.

Желая воспользоваться подобною случайностию и скорее уйти в Амур, адмирал отправил туда одного из офицеров, чтобы узнать, тронулся ли там лёд, и когда ответ получился удовлетворительный, то наша эскадра в ту же ночь пустилась в дальнейший путь. Но тут, как назло, задул свежий ветер, небо заволочлось тучами, и кругом наступила такая темнота, что приходилось идти ощупью, крайне осторожно, так как мельчайшее какое-нибудь упущение могло вконец испортить дело. По счастью, однако, эскадра относительно довольно скоро и вполне благополучно обогнула входной мыс и спустилась в пролив.

С наступлением утра офицеры не выпускали из рук подзорной трубы, тщательно оглядывая все стороны: не виднеется ли где неприятель, но неприятеля нигде не было видно...

Не надеясь на успех с тремя только судами, английские начальники, опустившись южнее Де-Кастри и намереваясь сторожить нашу

эскадру, отправили одно из своих судов за подкреплением, которое явилось ровно четырнадцать часов спустя после ухода наших.

Менее чем когда-либо англичане в данную минуту могли допустить мысль о возможности того, что русские моряки их перехитрили; они заранее предвкушали наслаждение напасть на русскую эскадру, выстроились в линию и уже послали вперёд по направлению к бухте один из своих пароходов, и что же? В бухте ни русских судов, ни русских моряков не оказалось. Не подозревая о возможности прохода на север, они тщетно обшаривали все уголки с противоположной стороны, решительно теряя голову и не зная, куда, в какую сторону броситься в погоню за нашей эскадрой, которая тем временем, тоже после бесконечных волнений, вызванных большими трудами при плавании по незнакомым местам, наконец достигла мыса Лазарева, лежащего как раз у входа в реку Амур.

Суда более мелкие вошли в неё немедленно и отправились в Николаевск, а фрегат «Аврора» и корвет «Оливуца» по случаю мелководья остановились около входа.

Итак, на долю камчатских моряков выпало немало невзгод и лишений, но зато и заслуга их была велика; не говоря уже о той храбрости и мужестве, которые они показали во время боя. Они ещё при этом выказали в высшей степени изумительную ловкость и сметку, благодаря чему, имея под руками самые небольшие средства, всё-таки достигли желанной цели, так как смелое снятие порта и уход из Де-Кастри должны были окончательно доказать врагам, что, воюя с русским народом, надо быть начеку и не терять ни одной минуты в различных предположениях, которые, как в данном случае и оказалось, не всегда бывают осуществимы.

Гордые, самолюбивые англичане долго не могли примириться с тем, как ловко одурачила их ничтожная горсть русских людей, заброшенных в отдалённый край своего обширного отечества, одурачила в то время, когда общее внимание было всецело обращено на происходившие события в Севастополе и его окрестностях. Что касается русских, то они, конечно, с особенным чувством всегда вспоминали и будут вспоминать геройские подвиги камчатских богатырей со стоявшим во главе их адмиралом Василием Степановичем Завойко.

В 1882 г. в городе Петропавловске был воздвигнут памятник доблестным его защитникам (памятник «Слава». — *Ред.*). Воздвигнут он на частные пожертвования моряков, причём главным вкладчиком состоял в Бозе почивший Государь Император Александр III, в то время ещё Наследник Всероссийского престола.

Как всегда отзывчивый ко всему русскому, кроме своего благо-склонного участия в собранной сумме, ещё оказывал и содействие скорейшей постановке красиваго монумента, так сказать, увековечившаго собою память храбрых петропавловцев.

*Акт об открытии памятника «Слава» был подписан 24 августа 1882 г. в 11 часов дня. В его сборке и установке принимали участие экипажи крейсера «Африка» и клипера «Вестник», которые и привезли его из Санкт-Петербурга. Памятник был собран из чугунных элементов, выполненных компанией Санкт-Петербургских металлических заводов под руководством инженера-механика О. Креля. Медные и бронзовые части «Славы» выполнил мастер А. Моранд. Расходы на содержание памятника с 1882 г. вписывались в городскую смету. Сводную парадную роту на торжественном открытии, как указывалось ранее, возглавлял лейтенант В. Ф. Руднев. Ниже приведён текст акта [РГА ВМФ, ф. 410, оп. 2, д. 6294, л. 23об.], предоставленный в наше распоряжение ведущим камчатским краеведом, почётным гражданином г. Петропавловска-Камчатского И. В. Витер:*

«1882 года августа 24 дня. Город Петропавловск Приморской области Восточной Сибири. Мы, нижеподписавшиеся: командир винтового клипера “Вестник” капитан 2-го ранга Авелан, командир крейсера “Африка” капитан-лейтенант Алексеев, Петропавловский окружной исправник Серебренников, чиновник особых поручений Приморского областного управления Кишенский и офицера клипера “Вестник” и крейсера “Африка” сим свидетельствуем, что сего 24 августа в 11 часов дня в присутствии почётнаго караула с вышесказанных судов и городского населения торжественно освящён памятник памяти павших при отражении в Петропавловске англо-французскаго флота и десанта 20—24 августа 1854 года, воздвигнутый на “Косе”, отделяющей Авачинскую бухту от Петропавловской, при которой расположен город. Памятник установлен в таком месте, которое ясно видно с города... Установка памятника на фундаменте, сделанном средствами Петропавловскаго первой гильдии купца надворнаго советника Филиппеуса из кирпича, положеннаго в три ряда и залитаго цементом, вместе с окраской памятника в чёрный цвет, бронзированием венков и надписей, находящихся на нём, произведены командой клипера «Вестник». Дорога к памятнику от города по косе шириною в восемь фут, усыпанная щебнем, а также цепная ограда вокруг памятника сделана командой крейсера “Африка”».

картина, выполненная в три ряда и  
залитая цементом. Состоит из крас-  
ной латунники в терракотовой, бронзи-  
рованной эмали и нарисован, находящийся  
на нем, драгоценный камешек жемчуга  
"Рубинчик". Держит не в латуннике  
та же держит по всей ширине в восемь  
футов, цементами цементами, и также-  
целая серая вкрут-латунника сго-  
лана Командой Крестов Армии

Крестов Армии  
Командой Крестов Армии

Лейтенант Крестов Армии

Лейтенант Крестов Армии

Мурман Крестов Армии

Крестов Армии

Крестов Армии

Крестов Армии

Крестов Армии

Крестов Армии

Крестов Армии

Крестов Армии

Крестов Армии

Крестов Армии

Крестов Армии

Крестов Армии

Крестов Армии

Крестов Армии

Крестов Армии

Крестов Армии

Крестов Армии

Крестов Армии

Фрагмент акта об открытии памятника «Слава», 24 августа 1854 г.

## ЧТОБЫ ПОМНИЛИ

*В предыдущих выпусках «Камчатского летописца» (№ 1, с. 158—302 и № 2, с. 169—182) мы начали публикацию списков погибших в море при исполнении служебного или воинского долга, охвативших целое столетие — с 1911 по 2011 г. К сожалению, они являются «открытыми». С одной стороны, в ходе исследований постепенно выявляются новые сведения о некогда разыгравшихся трагедиях, и теперь их «нижняя граница» отодвинута к 1902 г., а с другой — море год от года всё так же продолжает собирать свою скорбную дань. Понятно, что его жертвы будут множиться до тех пор, пока человечество занимается мореходством, рыболовством или несёт нелёгкую службу по охране морских рубежей. А это значит, что «верхней границы» у подобных списков быть не может. Ниже представлены материалы «Море кормит, море хоронит» и «Моряки-пограничники и сотрудники Пограничного управления ФСБ России по Камчатскому краю, погибшие в море», включающие данные о ещё трёхстах шести погибших и умерших. Благодарим государственного инспектора Государственной инспекции труда в Камчатском крае Александра Владимировича Острикова за предоставленные сведения о жертвах моря за 2012 и 2013 гг.*

С. В. ГАВРИЛОВ

### МОРЕ КОРМИТ, МОРЕ ХОРОНИТ

**1902**

*30 августа* в устье реки Камчатки утонул предприниматель Прозоров Алексей Алексеевич, 1873 г. р.

Вместе с ним погибли ещё девять человек — вся команда катера, вошедшего в устье реки. Катер, ведший гружёный баркас, опрокинулся на крайне опасном для судоходства бере реки.

А. А. Прозоров являлся представителем известного семейства предпринимателей. Его дед владел крупной торговой фирмой «Яков Алексеевич Прозоров с сыном», занимавшейся хлебопоставками. Отец — один из учредителей в 1891 г. «Русского товарищества котиковых промыслов», некогда бывшего монополистом в экономике и торговле Камчатки. Погибший известен как

автор очень содержательной книги «Экономический обзор Охотско-Камчатского края», изданной в 1902 г.

### 1930

*18 сентября* в 06.45 на стоявшем Петропавловске первом теплоходе Акционерного Камчатского общества (АКО) «Охотск» воспламенилось машинное отделение. На судне сыграли тревогу, наглухо задраили машинное отделение, надеясь таким путём прекратить в него доступ воздуха и потушить огонь. Ошибкой в организации спасательной операции оказалось то, что с самого начала не определили, что именно горит, а потом выяснить это оказалось невозможным вследствие сильного пожара. Под машинным отделением находились две цистерны с топливом, а в трюмных цистернах — ещё сорок тонн горючей жидкости.

Теплоход отвели на более глубокое место. К нему подошёл паровой траулер «Баклан» АКО, неудачно попытавшийся потушить огонь струёй пара. Попытки прекратить пожар длились почти семь часов. В 13.30 раздался сильный взрыв. Столб пламени взметнулся на высоту нескольких десятков метров, «Охотск» превратился в костёр. Теперь все попытки тушить были бесполезны. Находившиеся во время взрыва на «Охотске» команды самого теплохода, моряки «Баклана» и портового катера «Коршун», принимавшие участие в тушении, были сметены взрывной волной в воду. Всего были ранены и обожжены пятнадцать человек.

При исполнении служебных обязанностей без вести пропали (сгорели или утонули) [1]:

ученик механика «Охотска» Кузнецов Виктор

второй помощник капитана траулера «Баклан» Серебренников  
Георгий Константинович.

### 1934

*1 июня* трагически погиб управляющий Авачинским рыбокомбинатом АКО Гуцин Фёдор Никитич [2, № 142].

*14 августа* на трудовом посту трагически погиб бригадир-старшина тресколовного кавасаки базы Тарья Авачинского рыбокомбината АКО, за три дня до этого официально постановлением Камчатского обкома ВКП(б), облисполкома и облпрофсовета признанный первым «Знатным человеком Камчатки» Ким Тен Нюн, 1885 г. р. [2, № 184; 188].

### 1947

*27 октября* в 23.30 кунгас № 1445, загруженный солью с парохода «Революционер», был поставлен на рейд рыбозавода № 6 Корфовского рыбокомбината. В 07.00 28 октября кунгас нашли в заливе

на расстоянии трёх миль от рыбозавода опрокинутым вверх килем. Под действием сильного ветра, дувшего с берега в сторону моря, кунгас дрейфовал «при коротко отданном якоре» до определенной глубины, после чего его унесло в открытый залив, захлестнуло водой, и он перевернулся. Находившиеся на нём люди были допущены к работе без необходимого инструктажа и не имели практического опыта.

Будучи закрытыми изнутри, утонули находившиеся в кубрике [3]:

Ким Ду Ир, рабочий

Ля Чун Сир, рабочий.

**1948**

*19 сентября* в 12.10 затонул сейнер Морлова ГЖРП «Авача». 17 сентября его капитан получил от руководства указание следовать из бухты Южно-Глубокой в Петропавловск. 18 сентября в 00.10 судно снялось с якоря, одновременно снялся сейнер «Жданов», пошедший впереди. Прогноз погоды оба судна не принимали, так как не имели кода для расшифровки радиogramм. Дул трёхбалльный северо-восточный ветер, «Жданов» был виден с «Авачи» впереди по курсу. Утром пошёл дождь, ветер усилился до пяти, затем до восьми баллов. С 11.00 нашёл туман, ветер усилился до девяти баллов. «Авача» стала принимать воду, «Жданов» исчез из виду. Радиосвязь между ними не велась, так как на «Жданове» укачался радист. К 14.00 сила ветра достигла жестокого шторма. В машинном отделении из-под внутренней обшивки «Авачи» стала пробиваться вода. В 15.00 после сильного удара волны в борт вода в машине начала быстро прибывать. Электропомпа производительностью двадцать тонн в час с её откачкой не справлялась.

Уровень воды продолжал расти, помпу залило водой, и она остановилась. Борьба за живучесть сейнера продолжалась. В 23.00 главный двигатель стал сбавлять обороты, а в 01.40 остановился. Крен на правый борт увеличивался и 19 сентября в 11.20 достиг двадцати пяти градусов. Моряки начали готовить спасательные средства, все надели спасательные нагрудники. В 11.30 спустили на воду рабочую шлюпку и плот из двух снайтовленных пустых железных бочек. В 12.00 сейнер стремительно лёг на правый борт с креном до восьмидесяти градусов. Капитан скомандовал покинуть судно. На шлюпку сели десять человек во главе с ним, и на плот — семеро, в том числе пятеро матросов-корейцев и двое русских во главе со старшим помощником. В 12.10 сейнер погрузился кормой и скрылся под водой. Шлюпка и плот держались вблизи друг друга. В 18.30 к месту гибели «Авачи» подошло китобой-



ное судно «Трудфронт» и сняло с плота пятерых корейцев. Затем в 18.55 «Трудфронт» подошёл к шлюпке и принял с неё остальных людей, саму шлюпку поднял на борт. В момент снятия людей на плоту не оказалось двух русских членов экипажа: старшего помощника капитана и машинного ученика...

Расследование показало, что до этого сейнер трижды (8, 26 и 3 августа), находясь на промысле в Олюторском заливе и базируясь в бухте Южно-Глубокой, с полного хода садился на грунт, «стоял на киле, ощущая слабые толчки... Отмечено усиление поступления в корпус воды».

### **1962**

*17 ноября* в 00.19 при падении на палубу плашкоута, стоявшего у борта плавбазы «Советская Камчатка» Управления тралового и рефрижераторного флота (УТРФ), ударился головой о фальш-борт, потерял сознание и спустя два часа скончался, не приходя в сознание, заведующий продовольствием плавбазы Афиногенов Борис Никифорович.

«В силу тяжелейших анатомических повреждений операционное вмешательство не принесло благоприятных результатов...» [4].

### **1963**

*7 ноября* в посёлке Авача, спасая провалившегося под лёд ребёнка, утонул механик РС-300 «Воин» рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина Кушнир Анатолий Петрович, 1939 г. р.

Вместе с товарищем Алексеем Лицуком он бросился на помощь тонувшему в озере мальчику. Ребёнка спасли, но один из спасателей, уроженец украинского села Сокиренцы, единственный сын в семье, при этом погиб. Именем совершившего подвиг механика был назван построенный в 1958 г. в Хабаровске сейнер типа РС-300, до этого «номерной». Сейнер «Анатолий Кушнир» в 1964 г. вошёл в состав флота рыболовецкого колхоза им. Бекерева Карагинского района Камчатской области (с. Ивашка). Здесь он именовался «океанским» и добивался отличных результатов на промысле.

### **1965**

*27 июня* в 00.20 во время буксировки кунгасов с рыбой для сдачи на пароход «Давыдов», стоявший в районе пос. Пымта, с борта катера Ж-267 рыбокомбината им. С. М. Кирова сорвался и утонул его капитан Баранов Валентин Константинович, 35 лет.

«Катер был остановлен, начались поиски упавшего за борт капитана. Однако найти его не удалось. Последующие поиски на море и по берегу результатов также не дали...» Из обнаруженных

нами документов по расследованию этого несчастного случая не ясно, как точно звали утонувшего капитана: то ли Валентин Константинович (постановление об отказе в возбуждении уголовного дела, подписанное следователем прокуратуры Соболевского района Камчатской области), то ли Вениамин Константинович (акт о несчастном случае, связанном с производством) [5].

## 1968

8 марта на глубине около пяти километров со всем экипажем, насчитывавшем девяносто восемь человек, затонула подводная лодка К-19, выполнявшая боевое патрулирование в Тихом океане. 24 февраля она вышла из пункта базирования в бухте Крашенинникова (Тарьинской) в Авачинской губе. Наиболее вероятная причина гибели — столкновение с американской подводной лодкой «Суордфиш».

Трагически погибли:

Кобзарь Владимир Иванович, 1930 г. р., капитан 1-го ранга, командир

Абрамов Николай Дмитриевич, 1945 г. р., главный старшина, командир отделения электриков

Андреев Алексей Васильевич, 1947 г. р., старшина 2 статьи, командир отделения гидроакустиков

Архивов Анатолий Андреевич, 1947 г. р., матрос

Баженов Николай Николаевич, 1945 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения электриков

Балашов Виктор Иванович, 1946 г. р., старший матрос

Бахирев Валерий Михайлович, 1946 г. р., старшина 2-й статьи

Башков Георгий Иванович, 1947 г. р., матрос

Боженко Владимир Алексеевич, 1945 г. р., старший матрос

Бородулин Вячеслав Семёнович, 1939 г. р., мичман, старшина команды рулевых-сигнальщиков

Васильев Александр Сергеевич, 1947 г. р., матрос

Гооге Пётр Иванович, 1946 г. р., старшина 2-й статьи

Гостев Владимир Матвеевич, 1946 г. р., матрос

Гущин Геннадий Фёдорович, 1946 г. р., старшина 2-й статьи

Гущин Николай Иванович, 1945 г. р., старший матрос, командир отделения управления

Дасько Иван Александрович, 1947 г. р., матрос

Дегтярёв Анатолий Афанасьевич, 1947 г. р., матрос

Дубов Юрий Иванович, 1947 г. р., матрос

Дыкин Анатолий Петрович, 1940 г. р., лейтенант, командир электронавигационной группы БЧ-1

Егоров Александр Егорович, 1934 г. р., инженер-капитан-лейтенант, командир моторной группы БЧ-5

Жарнаков Александр Фёдорович, 1939 г. р., старший лейтенант, начальник РТС

Журавин Александр Михайлович, 1933 г. р., капитан 2-го ранга, старший помощник командира лодки

Зверев Михаил Владимирович, 1946 г. р., матрос

Зубарев Олег Владимирович, 1947 г. р., матрос

Зуев Виктор Михайлович, 1941 г. р., капитан-лейтенант, командир группы управления БЧ-2

Иванов Валентин Павлович, 1944 г. р., главный старшина, старшина команды трюмных машинистов

Кабаков Анатолий Семёнович, 1948 г. р., матрос

Карабаджанов Юрий Фёдорович, 1947 г. р., старший матрос

Касьянов Геннадий Семенович, 1947 г. р., матрос

Кияев Алексей Георгиевич, 1944 г. р., старшина 1-й статьи, старшина команды подготовки и пуска

Кобелев Геннадий Иннокентьевич, 1947 г. р., старший матрос

Ковалев Евгений Григорьевич, 1932 г. р., капитан 3-го ранга, командир БЧ-3

Козин Владимир Васильевич, 1947 г. р., матрос

Козленко Александр Владимирович, 1947 г. р., матрос

Колбин Владимир Валентинович, 1948 г. р., матрос

Коротицких Виктор Васильевич, 1947 г. р., матрос

Котов Иван Тихонович, 1939 г. р., мичман, старшина команды электриков

Костюшко Владимир Михайлович, 1947 г. р., матрос

Кошкарёв Николай Дмитриевич, 1947 г. р., матрос

Кравцов Геннадий Иванович, 1947 г. р., матрос

Кривых Михаил Иванович, 1947 г. р., старший матрос

Кручинин Олег Леонидович, 1947 г. р., матрос

Крючков Александр Степанович, 1947 г. р., матрос

Кузнецов Александр Васильевич, 1945 г. р., старшина 1-й статьи, старшина команды мотористов

Куликов Александр Петрович, 1947 г. р., старший матрос, командир отделения гидроакустиков

Кучинский Александр Иванович, 1946 г. р., старшина 2-й статьи

Лабзин Виктор Михайлович, 1941 г. р., главный старшина

Лапсарь Пётр Тихонович, 1945 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения рулевых-сигнальщиков

Лисицин Владимир Владимирович, 1945 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения

Лобас Фёдор Ермолаевич, 1930 г. р., капитан 3-го ранга, заместитель командира по политической части

Лохов Виктор Александрович, 1947 г. р., старший матрос

Маракулин Виктор Андреевич, 1945 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения электриков

Матанцев Леонид Владимирович, 1946 г. р., старший матрос

Михайлов Тимур Тархаевич, 1947 г. р., старший матрос

Мосячкин Владимир Алексеевич, 1942 г. р., старший лейтенант, командир группы разведки

Мотоволов Владимир Артемьевич, 1936 г. р., капитан 3-го ранга, помощник командира лодки

Наймишин Анатолий Сергеевич, 1947 г. р., старший матрос, командир отделения радиометристов

Нечепуренко Валерий Степанович, 1945 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения телеграфистов

Носачев Валентин Григорьевич, 1947 г. р., матрос

Овчинников Виталий Павлович, 1944 г. р., матрос

Одинцов Иван Иванович, 1947 г. р., матрос

Ожима Александр Никифорович, 1947 г. р., матрос

Орехов Николай Николаевич, 1934 г. р., инженер-капитан 3-го ранга, командир БЧ-5

Осипов Сергей Владимирович, 1947 г. р., матрос

Ощепков Владимир Григорьевич, 1946 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения электриков

Панарин Геннадий Семёнович, 1935 г. р., капитан 3-го ранга, командир БЧ-2

Песков Евгений Константинович, 1947 г. р., матрос

Пикулик Николай Иванович, 1937 г. р., капитан-лейтенант, командир БЧ-1

Пичурин Александр Александрович, 1948 г. р., матрос

Плакса Владимир Михайлович, 1948 г. р., матрос

Плюснин Виктор Дмитриевич, 1945 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения мотористов

Погадаев Владимир Алексеевич, 1946 г. р., матрос

Поляков Владимир Николаевич, 1948 г. р., матрос

Полянский Александр Дмитриевич, 1946 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения трюмных машинистов

Редкошеев Николай Андреевич, 1948 г. р., матрос

Рудник Анатолий Иванович, 1948 г. р., матрос

Савицкий Михаил Селиверстович, 1945 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения трюмных машинистов

Саенко Николай Емельянович, 1945 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения старта

Соколов Владимир Васильевич, 1947 г. р., матрос

Сорокин Владимир Михайлович, 1945 г. р., старший матрос

Спришевский Владимир Юлианович, 1934 г. р., мичман, старшина команды РТС

Сурнин Валерий Михайлович, 1945 г. р., старшина 2-й статьи

Тельнов Юрий Иванович, 1945 г. р., старший матрос

Терёшин Виталий Иванович, 1941 г. р., мичман, старшина команды радиотелеграфистов

Токаревских Леонид Васильевич, 1948 г. р., старший матрос

Торсунов Борис Петрович, 1948 г. р., матрос

Тощевиков Александр Николаевич, 1947 г. р., матрос

Трифонов Сергей Николаевич, 1948 г. р., матрос

Хаметов Мансур Габдулханович, 1945 г. р., старшина 2-й статьи, старшина команды электриков

Хватов Александр Владимирович, 1945 г. р., старшина 1-й статьи, старшина команды радиотелеграфистов

Черепанов Сергей Павлович, 1932 г. р., майор медслужбы, врач

Черница Геннадий Викторович, 1946 г. р., матрос

Чичканов Анатолий Семёнович, 1946 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения радиотелеграфистов

Чумилин Валерий Георгиевич, 1946 г. р., старшина 2-й статьи

Шишкин Юрий Васильевич, 1946 г. р., матрос

Шпак Геннадий Михайлович, 1945 г. р., старшина 1-й статьи

Шувалов Анатолий Сергеевич, 1947 г. р., матрос

Ярыгин Александр Иванович, 1945 г. р., старший матрос.

*24 июня* погиб матрос МРС-80 № 233 колхоза «Октябрь» Облрыбколхозсоюза Притула В. Л. [6].

*6 августа* в результате несчастного случая погиб матрос катера К-605 Усть-Камчатского рыбокомбината Камчатрыбпрома (КРП) Черногор.

*11 августа* при переходе из устья реки Озерной в Октябрьский рыбокомбинат при сильном крене плашкоута упал за борт и утонул матрос Озерновского рыбокомбината КРП Антипов Александр Ефимович, 1926 г. р.

Предпринятые поиски результата не дали [7].

*Без даты.* В Хайрюзовском рыбокомбинате КРП погиб моторист катера Борецкий.

*Без даты.* На пароходе «Пётр Соловьёв» Камчатрыбфлота (КРФ) от сердечного приступа скончался кочегар Черданцев [8].

Всего в 1968 г. только по Камчатскому облрыбколхозсоюзу произошло четырнадцать несчастных случаев с гибелью шестнадцати человек [9].

### **1969**

*8 февраля* во время ночного дежурства надел аппарат КИП-7 и задохнулся рефмашинист СРТМ-8-450 УТРФ Маркеев. «Для какой цели он надевал этот аппарат, расследованием не установлено».

*18 февраля* на СРТМ «Орель» УТРФ при выборке трала зашёл в опасную зону, был прижат к борту траловой доской и погиб матрос Юберов Павел Иванович.

*21 февраля* при выборке трала на СРТМ-8487 УТРФ смертельно травмирован матрос Осадчий (Осадчев) Валерий Дмитриевич.

*16 марта* в ночное время на СРТ «Калыгирь» УТРФ сорвался за борт и утонул старший механик Войтюк. Судно было отозвано в порт.

*31 марта*, с приходом в Петропавловск, упал за борт и утонул матрос того же злополучного СРТ «Калыгирь» УТРФ Петухов [10].

*4 июля* в 00.20 на пароходе «Пётр Соловьёв» КРФ, завершившем разгрузку угля в Крутогоровском рыбокомбинате КРП и шедшем в бухту Русскую для пополнения запасов воды, упал со спардечной палубы в открытый трюм, будучи нетрезвым, кочегар Хабаров П. Т.

Товарищи вели его под руки в каюту, чтобы уложить спать. Кочегар вырвался из рук, поскользнулся и упал в трюм. Пострадавший немедленно был доставлен в больницу Октябрьского рыбокомбината, где, несмотря на принятые меры, 6 июля скончался от полученных травм [11].

*16 октября* на пароходе «Щорс» КРФ при исполнении служебных обязанностей смертельно травмирован матрос 2-го класса Чупин Ростислав Ерофеевич, 29 лет.

Поднимаясь по скобтрапу, он неожиданно сорвался и упал в трюм. В результате падения моряк получил тяжёлые травмы головы и позвоночника. В бессознательном состоянии его направили в больницу Хайлюлинского рыбокомбината КРП, в этот же день на вертолёте переправили в районную больницу посёлка Оссора, а затем 17 октября — в областную больницу в Петропавловск. Здесь он, несмотря на все принятые меры, скончался 26 октября 1969 г.

За десять месяцев 1969 г. разыгралось ещё девять трагедий, в которых погибли десять рыбаков Облрыбколхозсоюза. В результате

трёх кораблекрушений вместе с двумя МРС-80 и одним МРС-225 утонули двадцать три человека [9].

### 1970

*Февраль.* Трагически погиб при исполнении служебного долга матрос БМРТ «Борис Горинский» Управления океанического рыболовства (УОР) Бешенцев Владимир Кириллович.

*22 апреля* на морском буксире «Прилив» КРФ упал в воду и утонул матрос Носырев Павел Григорьевич [12].

Тело найдено утром следующего дня.

*4 мая* с борта парохода «Пётр Соловьёв» КРФ выпал за борт и утонул кочегар Жлюдин Алексей Макарович [13, л. 49].

*22 июня* произошёл несчастный случай на транспортно-рефрижераторном судне «Медведица» КРФ, при котором погибли [14]:

Пантелеев Виктор Николаевич, рефмашинист

Ткаченко Александр Андреевич, третий механик.

*25 июля* с борта теплохода «Омь» КРФ выпал и утонул моторист Парфеев Владимир Яковлевич [13, л. 51].

*2 ноября* при перевозке с морского буксира «Капитан Загорский» выпал за борт и утонул токарь парохода «Суходол» КРФ Степанов Николай Михайлович [15].

*1 декабря* на пароходе «Анатолий Серов» КРФ, закрепляя брезент люкового закрытия угольного бункера в штормовую погоду, был накрыт волной и получил тяжёлые травмы, от которых на следующий день скончался плотник Криворучко Пётр Иванович [16].

*14 декабря* в штормовую погоду и гололёд сорвался с пирса Петропавловского морского рыбного порта и был придавлен бортом навалившегося лихтера «Повенец» КРФ второй помощник капитана подменной команды Смирнов Георгий Петрович [13, л. 51].

*23 декабря* на барже СБ-400 № 715, принадлежавшей КРФ, произошёл пожар. В дыму и угарном газе задохнулись [17]:

Бондарчук Геннадий Афанасьевич, моторист танкера «Максим Горький» КРФ

Золотарёв Борис Анатольевич, матрос баржи.

*Без даты.* В 1970 г. при несчастных случаях погибли моряки УОР: матрос-обработчик Пислягин Б. П. и пекарь (пассажир) Ничепорук А. М. [18].

### 1971

*3 февраля* упал за борт и утонул машинист транспортно-рефрижераторного судна «Паратунка» КРФ Гулешов В. М. [19, л. 2].

*9 мая* утонули члены экипажа морского буксира «Маячный» КРФ [20]:

Скибин А. М., старший механик  
Заколюкин И. С., третий механик.

*19 сентября* в 20.15 при стоянке парохода «Анатолий Серов» КРФ на рейде Усть-Камчатского рыбокомбината выбросился за борт и утонул кочегар Ночков Александр Герасимович.

«Будучи в возбуждённом состоянии под воздействием алкоголя, он, вырвавшись из рук своих товарищей, пытавшихся его успокоить и уложить спать, выбежал на палубу в районе третьего трюма и через фальшборт бросился в воду. Воспользоваться брошенными кругами он отказался и поплыл в сторону от судна. Принятые меры администрацией судна для его вылова оказались безрезультатными, хотя к этой работе были привлечены катера Усть-Камчатского порта. Команда катера “Шторм”, приблизившись к Ночкову на расстояние 5—7 метров, видела, как он быстро скрылся под водой и больше на поверхности не показывался. Дальнейшие поиски не дали положительного результата» [21, л. 119].

*28 сентября* при следовании морского буксира «Капитан Загорский» КРФ из Охотоморской экспедиции в Петропавловск сорвался за борт боцман Горовенко Владимир Павлович. Моряки вытащили его из воды, но, несмотря на оказанную помощь, он скончался [21, л. 128].

*29 сентября* на БМРТ «Ихтиолог» рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина при работе в загазованном отсеке траулера погибли матросы:

Заяц А. М.

Скибин В. И.

Они «были допущены к работам в отсек с недостаточным содержанием кислорода без кислородных противогазов, спасательного пояса с сигнальным концом, наличия дежурного, который должен был находиться у горловины отсека» [22].

*18 октября* при нахождении судна в море упал за борт и утонул радист СРТМ «Зарево» УТРФ Красник А. М. [23].

*23 октября* во время стоянки лихтера «Повенец» КРФ в реке возле Усть-Камчатского рыбокомбината в каюте найден умершим кочегар Радаев Борис Григорьевич [21, л. 176].

**1972**

*22 января* на транспортно-рефрижераторном судне «Коряки» КРФ смертельно травмирован упавшей стрелой матрос Котилевский В. П., 36 лет.

Матрос, проработавший восемь месяцев, получил открытый перелом основания черепа и ушиб головного мозга [19, л. 14, 20].



*21 мая* при стоянке в реке Большой под погрузкой у причала Октябрьского рыбокомбината в 01.17 утонул матрос теплохода «Крашенинников» КРФ Борисов Виктор Ананьевич.

Он упал за борт. Поиски моряка оказались безрезультатны [24, л. 118].

*3 июня* во время рейса на трудовом посту скончался капитан теплохода «Омь» КРФ Колесников В. Н. [24, л. 166].

*29 июля* в 16.40 утонул в реке Хайрюзовой второй помощник капитана стоявшего здесь морского буксира «Капитан Загорский» КРФ Тимофеев Виктор Александрович.

Во второй половине дня свободные от вахт и работ члены экипажа, пользуясь тёплой солнечной погодой, собрались на кормовой палубе. Среди отдохавших находился и В. А. Тимофеев, «который был в весёлом настроении». Он, «разбаловавшись, шутя, затеял борьбу с радистом, стоявшим у фальшборта. При этом, перевалившись через фальшборт, они оба упали за борт». Немедленно сыграли тревогу «Человек за бортом», бросили два спасательных круга, доложили капитану и сообщили на стоявший рядом МРС № 119. В результате принятых мер спасти удалось только радиста, второй помощник капитана скрылся под водой. «Предпринятый поиск трупа положительного результата не дал» [25].

*8 ноября* при оказании помощи вахтенному матросу по установке судового трапа упал с причала и утонул матрос СРТМ «Паужетка» УТРФ Тимченко В. А. [26].

### **1973**

*15 марта* РС-300 «Амаян» рыболовецкого колхоза им. Бекерева попал в шторм. Закатившейся на палубу волной были сбиты с ног и получили смертельные травмы исполнявшие профессиональный долг матросы [27]:

Дегтярёв А. Д.

Соколов В. Н.

*16 марта* в 08.50 с теплохода «Омь» КРФ исчез моторист Толмачёв Леонид Михайлович [28].

*21 июля* производственный рефрижератор «Приморск» КРФ стоял на якоре на внутреннем рейде Владивостока. Разгорячившись во время приёма спиртного, двое моряков — матрос и моторист — решили искупаться. Они спустили с кормы штормтрап, разделись. Пока моторист относил одежду в каюту, матрос спустился в воду, откуда запросил помощи. Моторист, не поднимая тревоги и не воспользовавшись спасательным кругом, прыгнул в воду, но помочь товарищу не сумел. С проходившего рейдового

катера услышали крики моториста и подняли его из воды. Не удалось найти ни живого, ни мёртвого матроса Рудского... [29].

*Август.* С МРС-80 № 1453 рыболовецкого колхоза им. XX партсъезда при нахождении в море исчез матрос Семенов А. С. [30, л. 37].

*Октябрь.* В результате группового несчастного случая погибли моряки РС-300 «Кичливый» колхоза «Тумгутум» Карагинского района [30, л. 38]:

Зинченко В. А., моторист

Косов А. Г., матрос.

**1974**

*8 апреля* 1974 г. во время производства электросварочных работ между плавбазами «Североуральск» и РС-300 «Алаг», принадлежавшего рыболовецкому колхозу им. XXII съезда КПСС, находившихся в Охотском море, во время швартовки к «Алагу» РС-300 «Аргазы» был раздавлен электросварщик межколхозного судоремонтного завода Камчатоблрыбакколхозсоюза Картамышев В. Г. [31].

*27 апреля* на БМРТ «Кизир» УОР при дегазации в каюте был обнаружен без признаков жизни матрос Ухов Виктор Амросевич.

Судно было 26 апреля загазировано бромистым метилом. В момент отравления матрос пребывал в сильной степени опьянения. Судно не покинул, хотя был списан [32].

*24 июня* при швартовке парохода «Даугава» КРФ к плавбазе «Сулак» оторвался средний рол киповой планки. Освободившимся концом смертельно травмирован проработавший на флоте пять лет матрос Наговицын Юрий Агафонович, 27 лет.

Находившийся вместе с ним в опасной зоне ещё один матрос получил переломы ног и потерял трудоспособность на три месяца. По результатам расследования этого несчастного случая старший помощник капитана «Даугавы» осуждён на один год [33, л. 18].

*14 июля*, в свой профессиональный праздник — День рыбака, в 14.50, при переходе с борта производственного рефрижератора «Эворон» КРФ на борт транспортно-рефрижераторного судна «Пенжино» упал с подтрапника за борт и утонул Умрихин Николай Васильевич, 1941 г. р.

*15 июля* при работе на открытом рейде Корфского залива пропал без вести помощник капитана катера типа «ЖК» № 1419 Корфского рыбокомбината КРП Сергеев Владлен Николаевич [34].

*20 октября* во время работы на закреплении висевшего за бортом кранца упал в воду и утонул матрос ПБ «Чукотка» КРФ Клименко Вячеслав Иванович, 1937 г. р.

Тело не найдено. Этот моряк проработал всего четыре с половиной месяца... [34, л. 19].

*18 ноября* упал за борт и утонул матрос добычи БМРТ «Мыс Елагина» УОР Алёхин Сергей Александрович.

За день до этого «Мыс Елагина», промышлявший скумбрию, ошвартовался к БМРТ «Пахача» для получения гофтары. Матрос по штормтрапу перешёл на «Пахачу» для встречи с товарищем. После отхода от «Пахачи» леерное ограждение на ботдечной палубе «Елагина» на штатное место установлено не было. После возвращения на свой БМРТ матрос в ночь на 18 ноября вышел на очередную траловую вахту, будучи нетрезвым, и некоторое время принимал участие в общей работе. Затем мастер добычи отправил его в каюту. Матрос туда не пошёл, а улёгся на дель у контроллеров грузовых лебёдок. Из рабочей зоны его не удалили. В 02.20, когда судно вело промысел, матрос поднялся и направился в сторону бака. При следовании по ботдечной палубе поскользнулся, упал за борт и утонул. «Точное место падения не установлено» [35, л. 82].

### **1975**

*16 февраля* утонул капитан-директор подменной команды УОР Андреев Сергей Николаевич.

14 февраля он прибыл на БМРТ «Казалинск», стоявший в Петропавловском морском рыбном порту. В 00.30 15 февраля судно вышло на рейдовую стоянку и ошвартовалось к БМРТ «Зарубино». В сложной погодной обстановке капитан находился на мостике всю ночь, не отдыхал днём 15-го и не спал в ночь на 16-е. В 12.00 16 февраля его видели на крыле мостика «в возбуждённом состоянии», а потом он исчез. При осмотре каюты на столе нашли «лекарство “Корвалол”, успокаивающее, взятое им ранее у судового медика» [36].

*8 марта* в 16.15 с борта производственного рефрижератора «Орель» КРФ сорвался, упал и, разбившись об окружающий судно лёд, погиб матрос Старшинский.

*21 апреля* на БМРТ «Николай Островский» УОР, находившемся на промысле в Ванкуверо-Орегонском районе, в 23.15 членами экипажа на шлюпочной палубе обнаружен скончавшимся котельный машинист Кузютин Виктор Алексеевич.

Смерть наступила от тяжёлой черепно-мозговой травмы. «В процессе расследования установлено, что Кузютин находился в дружеских отношениях со всеми членами судозипкажа, что исключает вероятность преднамеренного нанесения ему телесного

повреждения кем-либо из членов экипажа. Это даёт основание предположить, что в период между 22.00 и 23.15 в свободное от вахты время при выполнении спортивных упражнений на перекладине Кузютин упал с неё на палубу и, получив тяжёлую черепно-мозговую травму, скончался» [35, л. 84—85].

*9 августа* с плавбазы «Чукотка» КРФ, находившейся на промысле в районе поселка Пахачи, около 16.50 исчезла с борта матрос-обработчик Отинова Таисия Дмитриевна, 1947 г. р.

Предпринятые администрацией судна поиски в течение суток результатов не дали. 27 августа тело обработчицы выбросило у мыса Крещёного Огнём, что в Олюторском районе, где его нашли местные пастухи.

*25 сентября* при исполнении служебных обязанностей скоропостижно скончался капитан СРГМ «Дубрава» УТРФ Зайченко Александр Иванович, 1931 г. р.

## **1976**

*8 апреля* скончался капитан-директор БМРТ «Мыс Осипова» УОР Слинкин Фёдор Яковлевич.

Ещё 2 сентября 1975 г., его, не получив согласия, досрочно отозвали из отпуска и направили на промысел. При этом было грубо нарушено трудовое законодательство, не издан приказ о назначении, и не выполнены «санкции медсанчасти флотов Камчатрыбпрома об ограничении срока плавания тремя месяцами», своевременно не предоставлена замена, проявлены «равнодушие и чёрствость». Через пять месяцев капитана-директора в тяжелейшем состоянии доставили из района промысла в японский порт на лечение. Но усилия врачей, как японских, так и советских, к успеху не привели... [37].

*26 июня* в 10.20 при швартовке производственного рефрижератора «Баскунчак» КРФ к дизель-электроходу «Чуркин» швартовым концом смертельно травмирован боцман Золотнюк Владимир Матвеевич, 1944 г. р.

Под воздействием ветра нос рефрижератора сильно уваливал. Чтобы дать возможность матросам перегрузчика выбрать и закрепить швартов, на «Баскунчаке» были вынуждены его усиленно стравливать. К моменту, когда швартов был закреплён, его осталось настолько мало, что, даже отрезав коневую гашу от вьюшки, матросы и прибежавший к ним на помощь боцман успели наложить на турачку брашпиля только один шлаг. Поэтому они не смогли удержать швартов, и тот продолжал стравливаться. Администрация судна не приняла мер по удалению из опасной зоны

людей, к тому же работавших без касок. Разматывавшийся с тучки швартовый канат ударил боцмана по голове концом гаши. Моряк потерял сознание. Квалифицированной помощи ему сразу оказать не смогли, так как на судне отсутствовал медик. На малом сейнере его переправили на плавбазу «50 лет Октября» УТРФ, где в 10.53 судовой врач констатировал смерть [38].

*21 сентября* из-за перегруза и неисправности перевернулась баржа Командорского зверокомбината, на которой возвращались с берега на своё судно члены экипажа танкера «Нарымнефть» КРФ. Утонули [39]:

Кытманов Сергей Владимирович, 1952 г. р., второй помощник капитана

Казаков Валерий Дмитриевич, 1949 г. р., второй механик.

*29 сентября* ночью на БМРТ «Пётр Овчинников» УОР исчез машинист РМУ Трошин Валерий Васильевич.

Судно, находясь на промысле в Тихом океане, после очередного траления подняло на борт мину. На время обезвреживания этого смертоносного улова основную часть экипажа эвакуировали на другое судно. 28 сентября в 22.00 моряки вернулись на БМРТ. В установленное время (06.00) машинист не вышел на вахту. Лишь после 13.00 заведующий производством доложил вахтенному штурману о его пропаже. По судну объявили тревогу «Человек за бортом», начали поиски на судне и в воде, но никаких результатов они не принесли [40].

### **1977**

*5 апреля* при осмотре морозильной камеры рефрижератора «Первомайск» Петропавловской базы «Рыбхолодфлот» (ПБРХФ) травмирован тележкой Мартынов А. М. [41, л. 60].

*13 апреля* при ремонте оборудования поражён электрическим током моторист БМРТ «Технолог» городского рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина Грушин Е. Ф., 1952 г. р. [41, л. 60].

*13 апреля* при пожаре на БМРТ «Мыс Таймыр» Петропавловской базы океанического рыболовства (ПБОР) задохнулся слесарь-электрик Тесленко Владимир Владимирович, 1957 г. р. [41, л. 60].

*1 мая* при стоянке в ремонте на СРМЗ упал с борта судна в плавающий док матрос РС «Алдан» Камчатского межколхозного объединения (КМПО) Магомедов В. Р., 1945 г. р. [41, л. 61].

*11 мая* во время стоянки на рейде Петропавловского морского рыбного порта упал в воду и утонул матрос-рулевой БМРТ «Приозерск» ПБОР Масленко Григорий Валентинович, 1956 г. р. [41, л. 61].

*Май.* При следовании на теплоходе «Петропавловск» Камчатского морского пароходства (КМП) из Паланы в Тигиль исчез с судна рабочий Петропавловского морского торгового порта (ПМТП), направленный в экспедицию в Корякский национальный округ Попов Фёдор Михайлович, 1938 г. р. [41, л. 61].

*30 мая* при постановке трала на СРТМ «Городок» Петропавловской базы тралового флота (ПБТФ) вырвало верхнюю часть тумбы стационарного направляющего ролика. Ваером смертельно травмирован матрос Никитчук Владимир Фёдорович, 1952 г. р. [41, л. 61].

*26 июля* в районе реки Вывенки перевернулись на шлюпке и утонули рыбаки колхоза им. Горького Облрыбколхозобъединения (с. Вывенка) [41, л. 61]:

Анельхвыв М. В., 1949 г. р.

Ивкавав И. И., 1924 г. р.

Юльтогин М. Е., 1954 г. р.

*26 июля* при съёмке с мели травмирован оборвавшимся канатом второй штурман ТРС «Тилички» ПБРХФ Фурсов Николай Иванович [41, л. 62].

*3 августа* упал за борт и утонул матрос МРС-80 рыболовецкого колхоза им. Бекерева (с. Ивашка) Реховский Иван Иванович [41, л. 62].

*13 августа* при перевозке в портпункт Палана матроса с плашкоута ПС-994 перевернулась лодка. Погиб управлявший ею работник ПМТП Левицкий Анатолий Евгеньевич [41, л. 62].

*14 августа* при следовании в Олюторский рыбокомбинат КРП сорвался за борт повар производственного рефрижератора «Баскунчак» ПБРХФ Исаев Николай Иванович [41, л. 62].

*19 сентября* вследствие отравления краской умер член экипажа рыбомучной плавбазы «Печенга» ПБРХФ Евтеев Адольф Михайлович [41, л. 62].

*4 октября* на рейде портпункта Рекинники опрокинулась самоходная баржа ПМТП. Погибли [41, л. 63]:

Черносенко Степан ?, 1929 г. р., капитан

Роженко Геннадий Иванович, 1948 г. р., старший механик.

*18 октября* при стоянке производственного рефрижератора «Ирбит» ПБРХФ на рейде Хайрюзовского рыбозавода за борт упал член экипажа Литвинчук Степан Степанович, 1946 г. р. [41, л. 63].

*8 ноября* исчез в море член экипажа СРТ «Керчь» рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина Веденеев Валерий Николаевич, 1951 г. р. [41, л. 63].

*9 ноября* упал за борт член экипажа БМРТ «Ключевской» ПБОР Даниленко Валерий Фёдорович, 1947 г. р. [41, л. 63].

**1978**

*19 мая* в 07.40 найден мёртвым в кубрике плашкоута РСР-9004 Усть-Камчатского рыбоконсервного завода матрос Имаметдинов Мансул Хусейнович, 40 лет [42, л. 54].

Причина смерти: отравление угарным газом.

*16 июля* в 14.00 в Корфском заливе в шести милях от пос. Усть-Вывенка утонул ловец ставного невода Корфского рыбозавода КРП Мироненко Виктор Андреевич, 36 лет.

На следующий день его тело нашли на берегу [42, л. 52].

*5 августа* в 12.45 при выходе из устья реки Колпаковой перевернулся мотобот, при этом погиб второй механик СРТР «Кит» ПБТФ Виноградов Глеб Николаевич, 42 года [42, л. 53].

*10 августа* при следовании на буксирном катере рыболовецкого колхоза «Путь Ленина» (пос. Усть-Камчатск) Камчатрыбколхозобъединения на рейде Усть-Камчатска пропал без вести капитан Петров Ю. А. [42, л. 83].

*7 сентября* в 23.00 в устье реки Большая Воровская утонул старший механик БМРТ ПБОР Любимов Александр Владимирович, 31 год.

При возвращении с берега на судно, бот, на котором находился, сидя на планшуре, старший механик, сел на мель. От толчка моряк упал в воду и попал под винт, получив повреждения головы, грудной клетки и живота, от которых мгновенно скончался [42, л. 52].

*14 сентября* в 19.15 при входе в устье реки Крутогоровой перевернулся на баре рыболовный бот РБ-80 № 151 Крутогоровского рыбоконсервного завода КРП. На нём погибли [42, л. 53]:

Кобылин Александр Александрович, 28 лет, капитан.

Сажин Владимир Александрович, 27 лет, помощник капитана

Названов Иван Иванович, 42 года, помощник механика

Перевалов Николай Николаевич, 25 лет, тракторист.

*25 сентября* во время промысла исчез второй механик МРС-043 рыболовецкого колхоза «Путь Ленина» (пос. Усть-Камчатск) Камчатрыбколхозобъединения Зыков Анатолий Матвеевич [42, л. 83].

*12 октября* при заходе в устье реки смыт за борт и утонул матрос МРС-1506 рыболовецкого колхоза «Тумгугум» Лихатский Николай Александрович [42, л. 83].

*12 октября* во время промысла исчез с судна матрос колхоза им. Октябрьской революции (Усть-Большеречский район) Топольник Н. И. [42, л. 83].

23 декабря в 07.20 на СТР-1320 «Опорный» ПБТФ начался пожар в каюте. В дыму задохнулись [42, л. 54]:

Власов Иван Ильич, 32 года, матрос

Ерёмин Николай Петрович, 25 лет, матрос.

Всего в 1978 г. на судах и подразделениях флотов от несчастных случаев погибло тринадцать человек, при этом 84,6 % случаев со смертельным исходом произошли на судах.

### 1979

27 октября исчез с борта катера Олюторского рыбоконсервного завода КРП помощник капитана катера Малков Александр Павлович, 1949 г. р. [43].

### 1981

7 октября пропал без вести шкипер плашкоута ПМТП Чернышёв Анатолий Ефимович.

В ночь с 6 на 7 октября два плашкоута ПС-823 и ПС-838 перевозили песок из залива Южный Раковой губы в Богородское озеро. Переход вместе со швартовками занимал около получаса. Последний раз шкипера видели в 01.30 7 октября при отходе буксирного катера с плашкоутами от понтона № 4 в заливе Южный. На швартовку в Богородском озере никто из шкиперов не вышел. Исчезнувшего шкипера искали на берегу и в воде, но безрезультатно [44].

### 1983

10 февраля при ликвидации аварии, связанной с утечкой аммиака из рефрижераторной установки, погиб старший механик СРТМ «Черемхово» УТРФ Широносков Юрий Иванович, 1940 г. р.

24 июня затонула вышедшая в море с базы в Авачинской губе для проведения практических торпедных стрельб подводная лодка второй флотилии атомных подводных лодок Тихоокеанского флота К-429. На ней погибли 16 военных моряков:

Жариков Иннокентий Михайлович, мичман

Закиров Рафик Малинович, матрос

Каспарович Игорь Юрьевич, капитан-лейтенант

Колесников Николай Николаевич, мичман

Конринский Андрей Владимирович, старшина 1-й статьи

Кузьмин Александр Иванович, мичман

Курочкин Виктор Моисеевич, капитан-лейтенант

Лещук Владимир Александрович, мичман

Петров Анатолий Ильич, старший лейтенант

Портнов Владимир Николаевич, мичман

Синюков Николай Петрович, матрос



Султанов Флюр Амарзанович, старшина 2-й статьи  
Туласов Владимир Георгиевич, лейтенант  
Черемушин Анатолий Евгеньевич, мичман  
Шведов Алексей Дмитриевич, матрос  
Яшкин Леонид Иванович, старшина 2-й статьи.

*8 сентября* в портпункте Манилы в результате несчастного случая погиб матрос-моторист нефтеналивной баржи «Гижига» ПМТП Дьячков С. Н.

Он утонул, перевернувшись в лодке в момент переезда на берег. Поиски погибшего результата не принесли [45].

#### **1984**

*27 мая* на плавбазе «Северный полюс» ПБТФ, стоявшей в ремонте на Петропавловском судоремонтно-механическом заводе, взорвался паровой котёл. При этом погиб котельный машинист Бакаленко Н. Н.

Причинами аварии названы конструктивный недостаток котла, нарушение правил его эксплуатации и неудовлетворительная организация несения вахтенной службы. При взрыве тяжело травмирован третий помощник капитана плавбазы [46, л. 7].

*22 августа* на плавзаводе «Рыбак Чукотки» в районе промысла исчез моторист Сосев Вадим Эдуардович, 1959 г. р.

При расследовании установлено, что «накануне исчезновения с 21 часа 21 августа до 4 часов 22 августа Сосев старался избавиться любым способом от накопившихся отрицательных эмоций: суетился, ходил из каюты в каюту, разбрасывал вещи в своей каюте, выбил филенку в двери каюты, создавал конфликтные ситуации в других каютах, пытался включить сигнализацию тревоги по судну и проявлял другие беспокойства. Никто из членов экипажа, командного состава судна не принял никаких мер, хотя знали, что накануне Сосев получил неприятное сообщение, которое его угнетало. Поиски Сосева начались через тринадцать часов, то есть в 17.00 22 августа, хотя вахтенный механик обнаружил его отсутствие в четыре часа утра. Он не вышел на вахту, и в каюте его не было» [46, л. 8].

#### **1985**

*15 апреля* в 09.50 в районе промысла в Кроноцком заливе при пересадке с БМРТ «Пётр Овчинников» на борт своего сейнера после сдачи улова в результате соприкосновения корпусов смертельно травмирован старший помощник капитана МРС-225 № 038 рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина Корольков Лев Николаевич [47, л. 11].

6 июня во время стоянки в бухте Русской у старого парохода «Рылеев», превращённого в водозабор, произошёл несчастный случай, в результате которого утонул начальник радиостанции СРТМ «Шивелуч» ПБТФ Абидуев А. А.

В 02.44 он возвращался со спасательного судна ВМФ СС-84, стоявшего по левому борту траулера. С кормы СРТМ на «Рылеев» был спущен штормтрап, но предохранительную сетку под ним не натянули. Моряк, поднимаясь по трапу, сорвался в воду и утонул. Принятые по его спасению меры результата не дали [47, л. 47].

Июнь. Во время якорной стоянки плавбазы «Земля Кольская» ПБРХФ в районе промысла при подаче пустой 120-литровой бочки в элеватор трюма № 1 прижало между бочкой и верхней кромкой окна шахты элеватора матроса-обработчика Гузенко В. И.

От повреждения шеи и грудной клетки он скончался через несколько минут [48].

### 1986

26 августа на малом транспортном рефрижераторе «Пиритовый» ПБРХФ произошёл несчастный случай, в результате которого погиб электрик Пожидаев И. И. [49, л. 53].

17 сентября в 11.20 палубная команда СРТМ «Пермь» ПБТФ приступила к постановке крабовых ловушек. Боцман завязывал гайтаны ловушек, находясь, согласно промысловому расписанию, на своём рабочем месте. Очередная ловушка была подана на стол с завязанным гайтаном, но его петля запуталась в ячее дели. Боцман пытался освободить её. В момент соединения поводцов его руку затянуло петлей гайтана.

Вместе с уходящей ловушкой с кормы был выброшен за борт и утонул боцман Тупиков В. А. [50].

26 декабря на производственном рефрижераторе «Приморск» ПБРХФ в результате взрыва котла погиб котельный машинист Дакучко А. Д.

Расследованием установлено, что судно было списано еще в 1980 г. С этого времени котёл не был освидетельствован Регистром СССР, однако продолжал эксплуатироваться [49, л. 7—8].

### 1987

21 июля около 23.50 упал за борт и утонул матрос-обработчик плавбазы «Советская Сибирь» ПБТФ Левчук Ю. В. [51].

### 1989

23 июля плавбаза «Авача» УТРФ находилась в районе промысла. В 20.00 по судовому времени на смену в рыбообработывающий цех заступила бригада № 1 под руководством старшего мас-

тера. Один из членов бригады контролировал состояние баночных швов после закатки. Около 05.45 в коридоре его в последний раз видела уборщица, после чего матрос исчез. Выяснить причину этого так и не удалось... [52].

Без вести пропал матрос-обработчик Маматкулов Р.

### **1990**

*13 января* на плавбазе «Чукотка» ПБРХФ от ножевого ранения умер матрос Крупенин В. В. [53].

*11 марта* в Шанхае (КНР) во время ремонта и переоборудования плавбазы БРХФ «Печенга» от инсульта скончался старший помощник капитана Стулей Евгений Григорьевич, 1947 г. р.

В 1996 г. его именем назван СРТМ-К «Штурман Стулей», принадлежавший ЗАО «Атолл-Запад».

В 1990 г. в рыбной отрасли Камчатки погибли двадцать человек, из них пятеро — в КМПО, четверо — в УТРФ, одиннадцать — в производственном объединении «Камчатрыбпром» [54].

### **1991**

*7 июля* при исполнении служебных обязанностей скоропостижно скончался капитан МРТ «Островной» ПБРХФ Дворянский Виталий Аркадьевич, 1951 г. р.

В 1991 г. на производстве в рыбной отрасли Камчатки погибли двадцать один человек, из них шесть — на предприятиях производственного объединения «Камчатрыбпром», два — в УТРФ, десять — в КМПО, два — в Камчатрыбводе [55, л. 28].

### **1992**

*12 февраля* в ходе рейдовой обработки малого транспортного рефрижератора «Асбест» произошёл групповой несчастный случай со смертельным исходом с работниками погрузо-разгрузочного участка Крутогоровского рыбоконсервного завода. Около 11.00 погода резко ухудшилась, у берега появилась крупная зыбь. Грузовые работы были прекращены, плашкоут с помощью катера подали к берегу. На нём находились два матроса и восемь грузчиков, все без индивидуальных спасательных средств. Крупные волны у берега накрыли катер и плашкоут, смыли в море пятерых рабочих. В ходе спасательной операции двоих вытащили на берег, троих подняли на катер, затем передали на «Асбест». Двое из них находились без признаков жизни.

«Оказанная помощь положительных результатов не дала» [55, л. 1]. По заключению судебно-медицинской экспертизы, от переохлаждения и асфиксии дыхательных путей погибли: Коротков А. А.

Фомин В. А.

**1993**

*7 мая* при нахождении в море на трудовом посту скоропостижно скончался начальник Беринговоморской промысловой экспедиции АО «Океанрыбфлот» Юрпольский Валентин Евгеньевич, 1938 г. р.

**1995**

*Январь.* Во время рейса скоропостижно скончался капитан СТ «Талдан» АО «Акрос» Куц Геннадий Петрович.

*15 сентября* при исполнении служебных обязанностей в пос. Крутоберегово погиб капитан-директор МФТ «Иоланта» ЗАО «Камчатимпэкс» Канцибер Григорий Алексеевич, 1949 г. р.

В 1997 г. флот ЗАО «Камчатимпэкс» пополнил названный в его честь транспортный рефрижератор «Капитан Канцибер».

**1999**

*23 сентября* в 11.15 в своей каюте найден скончавшимся государственный инспектор Камчатрыбвода Ельчанинов Александр Викторович.

Он контролировал работу экипажа китайского траулера «Иянь Юань-2», ведшего промысел в российской экономической зоне Берингова моря.

**2012**

В период с *1 по 4 января* (точно не установлено) пропал без вести второй механик МРТК «Камчатимпэкс» ЗАО «Камчатимпэкс» Малков Сергей Борисович, 1961 г. р.

1 января он отпросился с вахты при стоянке в порту, но домой так и не пришёл, и 4 января на вахту не заступил. «На воде возле судна обнаружена его куртка. Поиски водолазами успеха не принесли».

*19 января* при нахождении в море в 08.40 в помещении рыбного цеха потерял сознание второй рефмеханик РТМК-С «Василий Калёнов» ЗАО «Камчатимпэкс» Щуплецов Владимир Ильич, 1950 г. р.

Предпринятые судовым врачом реанимационные действия результата не дали. В 08.55 констатирована смерть от острой сердечной недостаточности.

*3 февраля* в 19.20 при аварийной выборке снюрревода с кормовой части промысловой палубы СТР-420 «Святой Павел» ООО «Феникс» сорвался в море и утонул старший мастер добычи Рабинчук Алексей Викторович, 1964 г. р.

В 20.25 его тело подняли на борт без признаков жизни.

*24 февраля* в 11.05 при нахождении судна в море обнаружен в каюте в бессознательном состоянии электромеханик МПЗ «Капитан Теплоуков» ООО «Пымта» Попов Александр Алексеевич, 1955 г. р.

Он скончался в 16.05 во время транспортировки на вертолёте в Петропавловск.

*28 февраля* в 17.20 при нахождении судна в море СЯМ «Капродон» ООО «Камчатка-Восток» в бессознательном состоянии найден помощник капитана по радиоэлектронике Мишуков Валерий Адольфович, 1960 г. р.

Он сорвался с трапа, упал и вскоре скончался.

*2 апреля* при нахождении в море в своей каюте умер от остановки сердца мастер обработки БМРТ «Борисов» ОАО «Океан-рыбфлот» Абдуллаев Эльдар Гурбан оглы, 1953 г. р.

*11 апреля* на СТР «Яков Павлов» ЗАО «Акрос» от острой сердечной недостаточности скончался рефмеханик Медяник Сергей Александрович, 1984 г. р.

*26 апреля* во время рейса БМРТ «Данко» ООО «Корякморепродукт» от острого инфаркта миокарда скончался заведующий производством Черненко Александр Викторович, 1959 г. р.

*7 мая* во время рейса на РМС «Юпитер» ООО «Юпитер Фишериз» в результате остановки сердца скончался боцман Шульга Павел Владимирович, 1963 г. р.

*25 июня* в помещении прачечной СТР «Карпинский» рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина обнаружен скончавшимся от острой сердечной недостаточности матрос 1-го класса Скрипниченко Борис Викторович, 1964 г. р.

*29 июня* в 21.25 на находящемся в море СРТМ «Герои Даманского» ОАО «Озерновский рыбоконсервный завод № 55» скончался матрос обработки Шаньязов Рамзиль Саматович, 1982 г. р.

*6 июля* с МРС-80 № 273-109 ООО «Дельфин» в промежуток время с 23.20 до 24.00 исчез матрос Яковлев Дмитрий Анатольевич, 1975 г. р.

*11 июля* в 14.55 судового времени «обнаружен в своей каюте на своём спальном месте без признаков жизни» матрос 1-го класса СТР-420 «Святой Николай» ООО «Поллукс» Карандин Михаил Петрович, 1963 г. р.

«Причина смерти: сердечный приступ».

*2 августа* на находившемся в море СРТМ «Арктур» ООО «Камчатпромфлот» в 10.50 судового времени умер от острой коронарной недостаточности механик технологического оборудования Исаев Вячеслав Борисович, 1971 г. р.

*6 августа* во время пребывания в порту Пусан в 06.50 судового времени в своей каюте обнаружен умершим от острой коронарной недостаточности помощник капитана по радиоэлектронике РТМ «Зевс» ООО «Камчатпромфлот» Тимергалиев Вячеслав Иمامурович, 1957 г. р.

*22 августа* при снятии ставного невода на МРС-150 «Витар» ОАО «Озерновский рыбоконсервный завод № 55» сорвавшимся под нагрузкой блоком смертельно травмирован старший механик Гребень Александр Ярославович, 1965 г. р.

«Смерть наступила в результате сочетанной травмы тела, проявившейся закрытой травмой грудной клетки и живота».

*2 сентября* во время рейса на БАТМ «Сероглазка» рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина в судовом лазарете от острой сердечно-лёгочной недостаточности скончался слесарь-наладчик технологического оборудования Кочетов Сергей Николаевич, 1964 г. р.

*8 сентября* в больнице поселка Анадырь от гипертонического криза скончался переправленный на берег с борта СТР «Созвездие» ООО «Рыбная компания “Лунтос”» матрос 1-го класса Воронцов Алексей Леонидович, 1966 г. р.

*23 сентября* около 20.00 с находившегося в море в четырёх милях от посёлка Октябрьского ПТР «Вест» ООО «Восточная гавань» пропал без вести второй механик Шевчук Анатолий Иванович, 1969 г. р.

*9 октября* во время пребывания в порту Владивосток БАТМ «Акрос» ЗАО «Акрос» почувствовал себя плохо и вскоре скончался моторист Губчак Владислав Александрович, 1973 г. р.

*17 октября* при нахождении в море СРТМ «Вилучинский» ЗАО «Акрос» от лёгочно-сердечной недостаточности скончался матрос Графииков Салават Субудаевич, 1980 г. р.

*26 октября* во время перехода из Находки в Петропавловск танкера «Роцино» ООО «Аэрофьюэлз Камчатка» в 09.15 в своей каюте найден умершим от сердечного приступа старший матрос Подгайный Александр Сергеевич, 1960 г. р.

*18 декабря* около 02.00 при нахождении в море СТР «Пушкарёво» рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина исчез боцман Наумов Олег Валерьевич, 1965 г. р.

### **2013**

*3 января* при нахождении судна в море скончался от отравления матрос 1-го класса СРТМ «Таманго» ЗАО «Морской орел» Локтионов Владимир Геннадьевич, 39 лет.

*12 января* в 05.00 не заступил на смену в рыбный цех судового завода БМРТ «Борис Трофименко» ЗАО «Акрос» инженер-технолог Елистратов Максим Александрович, 1975 г. р.

Его поиск по судну результатов не принёс...

*17 января* в промежуток времени с 01.30 до 08.00 с СРТМ «Майборг» ООО «Эридан» при невыясненных обстоятельствах исчез четвёртый механик Омаров Андрей Асланович, 1984 г. р.

*28 января* в 20.25 при подходе к буям крабового порядка СТР «Созвездие» ООО «Рыбная компания “Лунтос”» упал за борт матрос Куриленко Владимир Юрьевич, 1991 г. р.

«Попытка поднять его на борт с первого захода не удалась, а затем со второго разворота судна тело не обнаружено».

*29 января* в 06.29 во время пребывания РДОС «Капитан Кузнецов» ОАО «Колхоз Октябрь» в порту Владивосток обнаружено задымление закрытой изнутри каюты боцмана. Взломав дверь, обнаружили её хозяина «без признаков жизни головой по направлению к двери. Основная причина пожара на судне... от непотушенного окурка табачного изделия».

В огне погиб боцман Пасынков Виктор Викторович, 1960 г. р.

*5 февраля* в 20.50 во время выгрузки продукции в порту Владивосток на ТР «Пётр Ильичёв» рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина в своей каюте без признаков жизни обнаружен моторист Журавлёв Владимир Михайлович, 1947 г. р.

*8 февраля* в 18.20 во время швартовных операций у причала затянут в швартовную вьюшку и получил смертельные травмы боцман танкера «Брамс» ООО «Транссервис» Николаев Дмитрий Николаевич, 1975 г. р.

*9 апреля* при нахождении в море СТР «Пограничник Кирдищев» ЗАО «Компания Атолл-Запад» во время работ по подготовке промыслового вооружения от острой сердечной недостаточности скончался старший мастер добычи Куркин Владимир Александрович, 1956 г. р.

*10 мая* во время ремонта в китайском порту Далянь БАТМ «Сергей Новоселов» рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина скончался матрос Вopilов Григорий Анатольевич, 1980 г. р.

*3 июля* в 20.30. во время переборки ловушки на ставном морском неводе ЗАО «Энергия» потерял сознание звеньевой бригады рыбаков прибрежного лова Раков Александр Александрович, 1968 г. р.

В 21.00 его на катере доставили в пос. Усть-Камчатск, но в машине скорой помощи он умер. Причина смерти: острая сердечная недостаточность.

21 июля при нахождении в море СРТМ «Солборг» ООО «Кантар» скончался от острой сердечно-сосудистой недостаточности электрик Павинский Игорь Сергеевич, 1989 г. р.

#### ИСТОЧНИКИ

1. Полярная звезда. — 1930. — 27 сент., № 75.
2. Камчатская правда. Комплект за 1934 г.
3. ГАКК, ф. Р-494, оп. 1, д. 8, л. 130.
4. Там же, д. 458, л. 322—328.
5. Там же, ф. Р-494, оп. 1, д. 459, л. 32—51.
6. Там же, д. 405, л. 257.
7. Там же, л. 248.
8. Там же, ф. Р-284, оп. 2, д. 1, л. 6.
9. Там же, ф. Р-494, оп. 1, д. 461, л. 207.
10. Там же, л. 232.
11. Там же, ф. Р-284, оп. 2, д. 66, л. 103.
12. Там же, д. 54, л. 15.
13. Там же, д. 1, л. 49.
14. Там же, оп. 2, д. 58.
15. Там же, д. 57.
16. Там же, д. 53.
17. ГАКК, ф. Р-284, оп. 2, д. 52.
18. Там же, ф. Р-494, оп. 1, д. 508г, л. 124.
19. Там же, ф. Р-284, оп. 2, д. 85.
20. Там же, д. 106, л. 12.
21. Там же, д. 97.
22. Там же, ф. Р-494, оп. 1, д. 561а, л. 74.
23. Там же, д. 606, л. 129.
24. Там же, ф. Р-284, оп. 2, д. 115, л. 118.
25. Там же, д. 116, л. 71, 121.
26. Там же, ф. Р-494, оп. 1, д. 606, л. 130.
27. Там же, д. 632, л. 96.
28. Там же, ф. Р-284, оп. 2, д. 130, л. 168.
29. Там же, д. 132, л. 116.
30. Там же, ф. Р-494, оп. 1, д. 642.
31. Там же, д. 644, л. 122.
32. Там же, д. 643, л. 45.
33. Там же, ф. Р-284, оп. 2, д. 149.
34. Там же, ф. Р-494, оп. 1, д. 646, л. 193.
35. Там же, д. 651г, л. 82.
36. Там же, д. 657б, л. 81—82.
37. Там же, д. 652, л. 37.
38. Там же, ф. Р-284, оп. 2, д. 201, л. 143.
39. Там же, д. 223, л. 28.



40. Там же, ф. Р-494, оп. 1, д. 654, л. 13—14.
41. ГАКК, ф. Р-117, оп. 2, д. 494.
42. Там же, д. 532.
43. Там же, д. 611, л. 79.
44. Там же, д. 650, л. 81.
45. Там же, ф. Р-298, оп. 1, д. 728, л. 251.
46. Там же, ф. Р-494, оп. 1, д. 875.
47. Там же, д. 896.
48. Там же, д. 897, л. 10.
49. Там же, ф. Р-117, оп. 2, д. 893.
50. Там же, ф. Р-494, оп. 1, д. 923, л. 5.
51. Там же, д. 943, л. 34.
52. Там же, д. 968, л. 39.
53. Там же, д. 979, л. 83.
54. Там же, д. 985, л. 25—26.
55. Там же, д. 994.

## Приложение

### **МОРЯКИ И РАБОТНИКИ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, УМЕРШИЕ, УТОНУВШИЕ, ПОГИБШИЕ И ПРОПАВШИЕ БЕЗ ВЕСТИ ПРИ ИСПОЛНЕНИИ СЛУЖЕБНЫХ ОБЯЗАННОСТЕЙ**

**Абдуллаев Эльдар Гурбан оглы**, 1953 г. р., мастер обработки БМРТ «Борисов» ОАО «Океанрыбфлот», умер во время рейса 2 апреля 2012 г.

**Абидуев А. А.**, начальник радиостанции СРТМ «Шивелуч» ПБТФ, утонул 6 июня 1985 г.

**Абрамов Николай Дмитриевич**, 1945 г. р., главный старшина, командир отделения электриков подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Алехин Сергей Александрович**, матрос добычи БМРТ «Мыс Елагина» УОР, упал за борт и утонул 18 ноября 1974 г.

**Андреев Алексей Васильевич**, 1947 г. р., старшина 2 статьи, командир отделения гидроакустиков подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Андреев Сергей Николаевич**, капитан-директор подменной команды УОР, утонул 16 февраля 1975 г.

**Анелъхвыв М. В.**, 1949 г. р., рыбак колхоза им. Горького Облрыбколхозобъединения, утонул 26 июля 1977 г.

**Антипов Александр Ефимович**, 1926 г. р., матрос Озерновского рыбокомбината КРП, утонул 11 августа 1968 г.

**Архивов Анатолий Андреевич**, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Афиногенов Борис Никифорович**, заведующий продовольствием плавбазы «Советская Камчатка» УТРФ, смертельно травмирован 17 ноября 1962 г.

**Баженов Николай Николаевич**, 1945 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения электриков подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Бакаленко Н. Н.**, котельный машинист плавбазы «Северный полюс» ПБТФ, погиб 27 мая 1984 г.

**Балашов Виктор Иванович**, 1946 г. р., старший матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Баранов Валентин Константинович**, 35 лет, капитан катера Ж-267 рыбокомбината им. С. М. Кирова КРП, утонул 27 июня 1965 г.

**Бахирев Валерий Михайлович**, 1946 г. р., старшина 2-й статьи подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Башков Георгий Иванович**, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Бешенцев Владимир Кириллович**, матрос БМРТ «Борис Горинский» УОР, погиб в феврале 1970 г.

**Боженко Владимир Алексеевич**, 1945 г. р., старший матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Бондарчук Геннадий Афанасьевич**, моторист танкера «Максим Горький» КРФ, погиб 23 декабря 1970 г.

**Борецкий**, моторист катера Хайрюзовского рыбокомбината КРП, погиб в 1968 г.

**Борисов Виктор Ананьевич**, матрос теплохода «Крашенинников» КРФ, утонул 21 мая 1972 г.

**Бородулин Вячеслав Семёнович**, 1939 г. р., мичман, старшина команды рулевых-сигнальщиков подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Басильев Александр Сергеевич**, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Веденев Валерий Николаевич**, 1951 г. р., член экипажа СРТ «Керчь» рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина, пропал без вести 8 ноября 1977 г.

**Виноградов Глеб Николаевич**, 42 года, второй механик СРТР «Кит» ПБТФ, утонул 5 августа 1978 г.

**Власов Иван Ильич**, 32 года, матрос СТР-1320 «Опорный» ПБТФ, погиб 23 декабря 1978 г.

**Войтюк**, старший механик СРТ «Калыгирь» УТРФ, утонул 16 марта 1969 г.

**Вопилов Григорий Анатольевич**, 1980 г. р., матрос БАТМ «Сергей Новоселов» рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина, скончался во время рейса 10 мая 2013 г.

**Воронцов Алексей Леонидович**, 1966 г. р., матрос 1-го класса СТР «Созвездие» ООО «Рыбная компания «Лунтос»», скончался во время рейса 8 сентября 2012 г.

**Гооге Пётр Иванович**, 1946 г. р., старшина 2-й статьи подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Горовенко Владимир Павлович, боцман морского буксира «Капитан Загорский» КРФ, утонул 28 сентября 1971 г.

Гостев Владимир Матвеевич, 1946 года рождения, матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Графиков Салават Субудаевич, 1980 г. р., матрос СРТМ «Вилючинский» ЗАО «Акрос», скончался во время рейса 17 октября 2012 г.

Гребень Александр Ярославович, 1965 г. р., старший механик МРС-150 «Витар» ОАО «Озерновский рыбоконсервный завод № 55», смертельно травмирован во время рейса 22 августа 2012 г.

Грушин Е. Ф., 1952 г. р., моторист БМРТ «Технолог» рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина, погиб 13 апреля 1977 г.

Губчак Владислав Александрович, 1973 г. р., моторист БАТМ «Акрос» ЗАО «Акрос», скончался во время рейса 9 октября 2012 г.

Гузенко В. И., матрос-обработчик ПБ «Земля Кольская» ПБРХФ, смертельно травмирован в июне 1985 г.

Гулешов В. М., машинист транспортно-рефрижераторного судна «Паратунка» КРФ, утонул 3 февраля 1971 г.

Гущин Геннадий Федорович, 1946 г. р., старшина 2-й статьи подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Гущин Николай Иванович, 1945 г. р., старший матрос, командир отделения управления подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Гущин Фёдор Никитич, управляющий Авачинским рыбокомбинатом АКО, погиб 1 июня 1934 г.

Дакучко А. Д., котельный машинист ПР «Приморск» БРХФ, погиб 26 декабря 1986 г.

Даниленко Валерий Фёдорович, 1947 г. р., член экипажа БМРТ «Ключевской» БОР, утонул 9 ноября 1977 г.

Дасько Иван Александрович, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Дворянский Виталий Аркадьевич, 1951 г. р., капитан МРТ «Островной» БРХФ, скончался 7 июля 1991 г.

Дегтярёв Анатолий Афанасьевич, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Дегтярёв А. Д., матрос РС-300 «Амаян» рыболовецкого колхоза им. Бекерева, смертельно травмирован 15 марта 1973 г.

Дубов Юрий Иванович, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Дыкин Анатолий Петрович, 1940 г. р., лейтенант, командир электронавигационной группы БЧ-1 подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Дьячков С. Н., матрос-моторист нефтеналивной баржи «Гижига» ПМТП, утонул 8 сентября 1983 г.

Евтеев Адольф Михайлович, член экипажа рыбомучной плавбазы «Печенга» БРХФ, скончался 19 сентября 1977 г.

Егоров Александр Егорович, 1934 г. р., инженер-капитан-лейтенант, командир моторной группы БЧ-5 подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Елистратов Максим Александрович, 1975 г. р., инженер-технолог БМРТ «Борис Трофименко» ЗАО «Акрос», исчез с судна во время рейса 12 января 2013 г.

Ельчанинов Александр Викторович, государственный инспектор Камчатрыбвода, скончался 23 сентября 1999 г.

Ерёмин Николай Петрович, 25 лет, матрос СТР-1320 «Опорный» ПБТФ, погиб 23 декабря 1978 г.

**Жариков** Иннокентий Михайлович, мичман атомной подводной лодки К-429, погиб 24 июня 1983 г.

Жарнаков Александр Фёдорович, 1939 г. р., старший лейтенант, начальник РТС подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Жлюдин Алексей Макарович, кочегар парохода «Пётр Соловьёв» КРФ, утонул 4 мая 1970 г.

Журавин Александр Михайлович, 1933 г. р., капитан 2-го ранга, старший помощник командира подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Журавлёв Владимир Михайлович, 1947 г. р., моторист ТР «Пётр Ильичёв» рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина, скончался во время рейса 5 февраля 2013 г.

Зайченко Александр Иванович, 1931 г. р., капитан СРТМ «Дубрава» УТРФ, скончался 25 сентября 1975 г.

Закиров Рафик Малинович, матрос атомной подводной лодки К-429, погиб 24 июня 1983 г.

Заколюкин И. С., третий механик морского буксира «Маячный» КРФ, утонул 9 мая 1971 г.

Заяц А. М., матрос БМРТ «Ихтиолог» рыбколхоза им. В. И. Ленина, погиб в загазованном отсеке 29 сентября 1971 г.

Зверев Михаил Владимирович, 1946 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Зинченко В. А., моторист РС-300 «Кичливый» колхоза «Тумгутум» Карагинского района, погиб в октябре 1973 г.

Золотарёв Борис Анатольевич, матрос баржи СБ-400 № 715 КРФ, погиб 23 декабря 1970 г.

Золотнюк Владимир Матвеевич, 1944 г. р., боцман ПР «Баскунчак» КРФ, смертельно травмирован 26 июня 1976 г.

Зубарев Олег Владимирович, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Зуев Виктор Михайлович, 1941 г. р., капитан-лейтенант, командир группы управления БЧ-2 подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Зыков Анатолий Матвеевич, второй механик МРС-043 рыболовецкого колхоза «Путь Ленина» Камчатрыбколхозобъединения (пос. Усть-Камчатск), исчез 25 сентября 1978 г.

**Иванов Валентин Павлович**, 1944 г. р., главный старшина, старшина команды трюмных машинистов подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Ивкава И. И.**, 1924 г. р., рыбак колхоза им. Горького Облрыбколхозобъединения, утонул 26 июля 1977 г.

**Имаметдинов Мансул Хусейнович**, 40 лет, матрос плашкоута РСП-9004 Усть-Камчатского РКЗ КРП, скончался 19 мая 1978 г.

**Исаев Вячеслав Борисович**, 1971 г. р., механик технологического оборудования СРТМ «Арктур» ООО «Камчатпромфлот», умер в море 2 августа 2012 г.

**Исаев Николай Иванович**, повар ПР «Баскунчак» БРХФ, утонул 14 августа 1977 г.

**Кабаков Анатолий Семёнович**, 1948 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Казаков Валерий Дмитриевич**, 1949 г. р., второй механик танкера «Нарымнефть» КРФ, утонул 21 сентября 1976 г.

**Канцибер Григорий Алексеевич**, 1949 г. р., капитан-директор МФТ «Иоланта» ЗАО «Камчатимпэкс», погиб 15 сентября 1995 г.

**Карабджанов Юрий Федорович**, 1947 г. р., старший матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Карандин Михаил Петрович**, 1963 г. р., матрос 1-го класса СТР-420 «Святой Николай» ООО «Поллукс», скончался во время рейса 11 июля 2012 г.

**Картамышев В. Г.**, электросварщик межколхозного судоремонтного завода Камчатоблрыбколхозсоюза, погиб 8 апреля 1974 г.

**Каспарович Игорь Юрьевич**, капитан-лейтенант атомной подводной лодки К-429, погиб 24 июня 1983 г.

**Касьянов Геннадий Семёнович**, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Ким Ду Ир**, рабочий рыбозавода № 6 Корфовского рыбокомбината АКО, утонул 27 октября 1947 г.

**Ким Тен Нюн**, 1885 г. р., бригадир-старшина тресколовного кавасаки базы Тарья Авачинского рыбокомбината АКО, погиб 14 августа 1934 г.

**Кияев Алексей Георгиевич** 1944 г. р., старшина 1-й статьи, старшина команды подготовки и пуска подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Клименко Вячеслав Иванович**, 1937 г. р., матрос ПБ «Чукотка» КРФ, утонул 20 октября 1974 г.

**Кобелев Геннадий Иннокентьевич**, 1947 г. р., старший матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Кобзарь Владимир Иванович**, 1930 г. р., капитан 1-го ранга, командир подводной лодки К-19, погиб 8 марта 1968 г.

**Кобылин Александр Александрович**, 28 лет, капитан рыболовного бота РБ-80 № 151 Крутогоровского РКЗ КРП, утонул 14 сентября 1978 г.

**Ковалёв Евгений Григорьевич**, 1932 г. р., капитан 3-го ранга, командир БЧ-3 подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Козин Владимир Васильевич, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Козленко Александр Владимирович, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Колбин Владимир Валентинович, 1948 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Колесников В. Н., капитан теплохода «Омь» КРФ, скончался 3 июня 1972 г.

Колесников Николай Николаевич, мичман атомной подводной лодки К-429, погиб 24 июня 1983 г.

Конринский Андрей Владимирович, старшина 1-й статьи атомной подводной лодки К-429, погиб 24 июня 1983 г.

Корольков Лев Николаевич, старший помощник капитана МРС-225 № 038 рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина, смертельно травмирован 15 апреля 1985 г.

Коротких Виктор Васильевич, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Коротков А. А., работник погрузо-разгрузочного участка Крутого-ровского рыбоконсервного завода, утонул 12 февраля 1992 г.

Косов А. Г., матрос РС-300 «Кичливый» колхоза «Тумгутум» Карагинского района, погиб в октябре 1973 г.

Котилевский В. П., 36 лет, матрос транспортно-рефрижераторного судна «Коряки» КРФ, смертельно травмирован 22 января 1972 г.

Котов Иван Тихонович, 1939 г. р., мичман, старшина команды электротриков подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Костюшко Владимир Михайлович, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Кочетов Сергей Николаевич, 1964 г. р., слесарь-наладчик технологического оборудования БАТМ «Сероглазка» рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина, скончался во время рейса 2 сентября 2012 г.

Кошкарёв Николай Дмитриевич, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Кравцов Геннадий Иванович, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Красник А. М., радист СРТМ «Зарево» УТРФ, упал за борт в море и утонул 18 октября 1971 г.

Криворучко Пётр Иванович, плотник парохода «Анатолий Серов» КРФ, скончался 2 декабря 1970 г.

Кривых Михаил Иванович, 1947 г. р., старший матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Крупенин В. В., матрос плавбазы «Чукотка» БРХФ, смертельно ранен 13 января 1990 г.

Кручинин Олег Леонидович, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Кузнецов Александр Васильевич, 1945 г. р., старшина 1-й статьи, старшина команды мотористов подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Кузнецов Виктор, ученик механика теплохода «Охотск» АКОФлота, пропал без вести 18 сентября 1930 г.

Кузьмин Александр Иванович, мичман атомной подводной лодки К-429, погиб 24 июня 1983 г.

Кузютин Виктор Алексеевич, котельный машинист БМРТ «Николай Островский» УОР, смертельно травмирован 21 апреля 1975 г.

Куликов Александр Петрович, 1947 г. р., старший матрос, командир отделения гидроакустиков подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Куриленко Владимир Юрьевич, 1991 г. р., матрос СТР «Созвездие» ООО «Рыбная компания “Лунтос”», упал за борт и утонул 28 января 2013 г.

Куркин Владимир Александрович, 1956 г. р., старший мастер добычи СТР «Пограничник Кирдицев» ЗАО «Компания Атолл-Запад», скончался в море во время рейса 9 апреля 2013 г.

Курочкин Виктор Моисеевич, капитан-лейтенант атомной подводной лодки К-429, погиб 24 июня 1983 г.

Кучинский Александр Иванович, 1946 г. р., старшина 2-й статьи подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Кушнир Анатолий Петрович, 1939 г. р., механик РС-300 «Воин» рыбо-ловецкого колхоза им. В. И. Ленина, утонул 7 ноября 1963 г.

Куц Геннадий Петрович, капитан СТ «Талдан» АО «Акрос», скончался в январе 1995 г.

Крючков Александр Степанович, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Кытманов Сергей Владимирович, 1952 г. р., второй помощник капитана танкера «Нарымнефть» КРФ, утонул 21 сентября 1976 г.

Лабзин Виктор Михайлович, 1941 г. р., главный старшина подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Лапсарь Петр Тихонович, 1945 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения рулевых-сигнальщиков подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Левичкий Анатолий Евгеньевич, работник ПМТП, утонул 13 августа 1977 г.

Левчук Ю. В., матрос-обработчик плавбазы «Советская Сибирь» ПБТФ, упал за борт и утонул 21 июля 1987 г.

Лещук Владимир Александрович, мичман атомной подводной лодки К-429, погиб 24 июня 1983 г.

Лисицин Владимир Владимирович, 1945 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Литвинчук Степан Степанович, 1946 г. р., член экипажа ПР «Ирбит» БРХФ, утонул 18 октября 1977 г.

Лихатский Николай Александрович, матрос МРС-1506 рыболовецкого колхоза «Тумгутум», утонул 12 октября 1978 г.

Лобас Фёдор Ермолаевич, 1930 г. р., капитан 3-го ранга, заместитель командира по политической части подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Локтионов Владимир Геннадьевич, 39 лет, матрос 1-го класса СРТМ «Таманго» ЗАО «Морской орел», скончался в море во время рейса 3 января 2013 г.

Лохов Виктор Александрович, 1947 г. р., старший матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Любимов Александр Владимирович, 31 год, старший механик БМРТ ПБОР, утонул 7 сентября 1978 г.

Ля Чун Сир, рабочий рыбозавода № 6 Корфовского рыбокомбината АКО, утонул 27 октября 1947 г.

Малков Александр Павлович, 1949 г. р., помощник капитана катера Олжоторского рыбоконсервного завода КРП, пропал без вести 27 октября 1979 г.

Малков Сергей Борисович, 1961 г. р., второй механик МРТК «Камчатимпэкс» ЗАО «Камчатимпэкс», пропал без вести между 1 и 4 января 2012 г.

Маматкулов Р., матрос-обработчик плавбазы «Авача» УТРФ, исчез в море 23 июля 1989 г.

Маракулин Виктор Андреевич, 1945 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения электриков.

Маркеев, рефмашинист СРТМ-8-450 УТРФ, погиб 8 февраля 1969 г.

Мартынов А. М., член экипажа ПР «Первомайск» БРХФ, смертельно травмирован 5 апреля 1977 г.

Масленко Григорий Валентинович, 1956 г. р., матрос-рулевой БМРТ «Приозерск» УОР, утонул 11 мая 1977 г.

Матанцев Леонид Владимирович, 1946 г. р., старший матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Медяник Сергей Александрович, 1984 г. р., рефмеханик СТР «Яков Павлов» ЗАО «Акрос», скончался во время рейса 11 апреля 2012 г.

Мироненко Виктор Андреевич, 36 лет, ловец ставного невода Корфского рыбозавода, утонул 16 июля 1978 г.

Мишуков Валерий Адольфович, 1960 г. р., помощник капитана по радиоэлектронике СЯМ «Капродон» ООО «Камчатка-Восток», смертельно травмирован 28 февраля 2012 г.

Михайлов Тимур Тархаевич, 1947 г. р., старший матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Мосячкин Владимир Алексеевич, 1942 г. р., старший лейтенант, командир группы разведки подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Мотоволов Владимир Артемьевич, 1936 г. р., капитан 3-го ранга, помощник командира подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.



**Наговицын Юрий Агафонович**, 27 лет, матрос парохода «Даугава» КРФ, смертельно травмирован 24 июня 1974 г.

**Названов Иван Иванович**, 42 года, помощник механика рыболовного бота РБ-80 № 151 Крутогоровского РКЗ КРП, утонул 14 сентября 1978 г.

**Наймишин Анатолий Сергеевич**, 1947 г. р., старший матрос, командир отделения радиометристов подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Наумов Олег Валерьевич**, 1965 г. р., боцман СТР «Пушкарево» рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина, исчез с судна при нахождении в море 18 декабря 2012 г.

**Нечепуренко Валерий Степанович**, 1945 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения телеграфистов подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Никитчук Владимир Фёдорович**, 1952 г. р., матрос СРТМ «Городок» ПБТФ, смертельно травмирован 30 мая 1977 г.

**Николаев Дмитрий Николаевич**, 1975 г. р., боцман танкера «Брамс» ООО «Транссервис», смертельно травмирован 8 февраля 2013 г.

**Ничепорук А. М.**, судовой пекарь УОР, погиб в 1970 г.

**Носачев Валентин Григорьевич**, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Носырев Павел Григорьевич**, матрос морского буксира «Прилив» КРФ, утонул 22 апреля 1970 г.

**Ночков Александр Герасимович**, кочегар парохода «Анатолий Серов» КРФ, утонул 19 сентября 1971 г.

**Овчинников Виталий Павлович**, 1944 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Одинцов Иван Иванович**, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Ожима Александр Никифорович**, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Омаров Андрей Асланович**, 1984 г. р., четвёртый механик СРТМ «Май-борг» ООО «Эридан», пропал без вести 17 января 2013 г.

**Орехов Николай Николаевич**, 1934 г. р., инженер-капитан 3-го ранга, командир БЧ-5 подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Осадчий (Осадчев) Валерий Дмитриевич**, матрос СРТМ-8487 УТРФ, смертельно травмирован 21 февраля 1969 г.

**Осипов Сергей Владимирович**, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Отинова Таисия Дмитриевна**, 1947 г. р., матрос-обработчик ПБ «Чукотка» КРФ, утонула 9 августа 1975 г.

**Ощепков Владимир Григорьевич**, 1946 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения электриков подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Павинский Игорь Сергеевич**, 1989 г. р., электрик СРТМ «Солборг» ООО «Кантар», скончался в море во время рейса 21 июля 2013 г.

**Панарин Геннадий Семёнович**, 1935 г. р., капитан 3-го ранга, командир БЧ-2 подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Пантелеев Виктор Николаевич**, рефмашинист транспортно-рефрижераторного судна «Медведица» КРФ, погиб 22 июня 1970 г.

**Парфеев Владимир Яковлевич**, моторист теплохода «Омь» КРФ, утонул 25 июля 1970 г.

**Пасынков Виктор Викторович**, 1960 г. р., боцман РДОС «Капитан Кузнецов» ОАО «Колхоз Октябрь», погиб при пожаре 20 января 2013 г.

**Песков Евгений Константинович**, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Петров Анатолий Ильич**, старший лейтенант атомной подводной лодки К-429, погиб 24 июня 1983 г.

**Петров Ю. А.**, капитан буксирного катера рыболовецкого колхоза «Путь Ленина» (пос. Усть-Камчатск) Камчатрыбколхозобъединения, пропал без вести 10 августа 1978 г.

**Петухов**, матрос СРТ «Калыгирь» УТРФ, утонул 31 марта 1969 г.

**Пикулик Николай Иванович**, 1937 г. р., капитан-лейтенант, командир БЧ-1 подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Пислягин Б. П.**, матрос-обработчик УОР, погиб в 1970 г.

**Пичурин Александр Александрович**, 1948 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Плакса Владимир Михайлович**, 1948 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Плюснин Виктор Дмитриевич**, 1945 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения мотористов подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Погадаев Владимир Алексеевич**, 1946 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Подгайный Александр Сергеевич**, 1960 г. р., старший матрос танкера «Рошино» ООО «Аэрофьюэлз Камчатка», скончался во время рейса 26 октября 2012 г.

**Пожидаев И. И.**, электрик малого транспортного рефрижератора «Пиритовый» БРХФ, погиб 26 августа 1986 г.

**Поляков Владимир Николаевич**, 1948 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Полянский Александр Дмитриевич**, 1946 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения трюмных машинистов подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Попов Александр Алексеевич**, 1955 г. р., электромеханик МПЗ «Капитан Теплюков» ООО «Пымта», умер во время рейса 24 февраля 2012 г.

Попов Фёдор Михайлович, 1938 г. р., рабочий ПМТП, пропал без вести в мае 1977 г.

Портнов Владимир Николаевич, мичман атомной подводной лодки К-429, погиб 24 июня 1983 г.

Притула В. Л., матрос МРС-80 № 233 колхоза «Октябрь» Облрыбак-колхозсоюза, погиб 24 июня 1968 г.

Прозоров Алексей Алексеевич, 1873 г. р., предприниматель, пионер рыбопромышленного освоения Камчатки, утонул 30 августа 1902 г.

**Рабинчук** Алексей Викторович, 1964 г. р., старший мастер добычи СТР-420 «Святой Павел» ООО «Феникс», утонул 3 февраля 2012 г.

Радаев Борис Григорьевич, кочегар лихтера «Повенец» КРФ, скончался 23 октября 1971 г.

Редкошеев Николай Андреевич, 1948 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Реховский Иван Иванович, матрос МРС-80 рыболовецкого колхоза им. Бекерева (с. Ивашка), утонул 3 августа 1977 г.

Роженко Геннадий Иванович, 1948 г. р., старший механик самоходной баржи ПМТП, утонул 4 октября 1977 г.

Рудник Анатолий Иванович, 1948 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Рудской, матрос ПР «Приморск» КРФ, утонул 21 июля 1973 г.

**Савицкий** Михаил Селиверстович, 1945 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения трюмных машинистов подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Саенко Николай Емельянович, 1945 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения старта подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Сажин Владимир Александрович, 27 лет, помощник капитана рыболовного бота РБ-80 № 151 Крутогоровского РКЗ КРП, утонул 14 сентября 1978 г.

Семёнов А. С., матрос МРС-80 № 1453 рыболовецкого колхоза имени XX партсъезда, исчез с судна в море в августе 1973 г.

Сергеев Владлен Николаевич, помощник капитана катера типа «ЖК» № 1419 Корфского рыбокомбината, пропал без вести 15 июля 1974 г.

Серебренников Георгий Константинович, второй помощник капитана траулера «Баклан» АКО, пропал без вести 18 сентября 1930 г.

Синюков Николай Петрович, матрос атомной подводной лодки К-429, погиб 24 июня 1983 г.

Скибин А. М., старший механик морского буксира «Маячный» КРФ, утонул 9 мая 1971 г.

Скибин В. И., матрос БМРТ «Ихтиолог» рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина, погиб в загазованном отсеке 29 сентября 1971 г.

Скрипниченко Борис Викторович, 1964 г. р., матрос 1-го класса СТР «Карпинский» рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина, скончался в море 25 июня 2012 г.

Слинкин Фёдор Яковлевич, капитан-директор БМРТ «Мыс Осипова» УОР, скончался 8 апреля 1976 г.

Смирнов Георгий Петрович, второй помощник капитана подменной команды КРФ, погиб 14 декабря 1970 г.

Соколов Владимир Васильевич, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Соколов В. Н., матрос РС-300 «Амаян» рыболовецкого колхоза им. Бекерова, смертельно травмирован 15 марта 1973 г.

Сорокин Владимир Михайлович, 1945 г. р., старший матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Сосев Вадим Эдуардович, 1959 г. р., моторист плавзавода «Рыбак Чукотки» ПБТФ, пропал без вести в районе промысла 22 августа 1984 г.

Спришевский Владимир Юлианович, 1934 г. р., мичман, старшина команды РТС подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Старшинский, матрос ПР «Орель» КРФ, погиб 8 марта 1975 г.

Степанов Николай Михайлович, токарь парохода «Суходол» КРФ, утонул 2 ноября 1970 г.

Стулей Евгений Григорьевич, 1947 г. р., старший помощник капитана плавбазы БРХФ «Печенга», скончался 11 марта 1990 г.

Султанов Флюр Амарзанович, старшина 2-й статьи атомной подводной лодки К-429, погиб 24 июня 1983 г.

Сурнин Валерий Михайлович, 1945 г. р., старшина 2-й статьи подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Тельнов Юрий Иванович, 1945 г. р., старший матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Терёшин Виталий Иванович, 1941 г. р., мичман, старшина команды радиотелеграфистов подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Тесленко Владимир Владимирович, 1957 г. р., слесарь-электрик БМРТ «Мыс Таймыр» ПБОР, погиб 13 апреля 1977 г.

Тимергалиев Вячеслав Имамурович, 1957 г. р., помощник капитана по радиоэлектронике РТМ «Зевс» ООО «Камчатпромфлот», умер 6 августа 2012 г.

Тимофеев Виктор Александрович, второй помощник капитана морского буксира «Капитан Загорский» КРФ, утонул 29 июля 1972 г.

Тимченко В. А., матрос СРТМ «Паужетка» УТРФ КРП, утонул 8 ноября 1972 г.

Ткаченко Александр Андреевич, третий механик, транспортно-рефрижераторного судна «Медведица» КРФ, погиб 22 июня 1970 г.

Трифонов Сергей Николаевич, 1948 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Трошин Валерий Васильевич, машинист РМУ БМРТ «Петр Овчинников» УОР, исчез с судна 29 сентября 1976 г.

Токаревских Леонид Васильевич, 1948 г. р., старший матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Толмачёв Леонид Михайлович, моторист теплохода «Омь» КРФ, пропал без вести 16 марта 1973 г.

Торсунов Борис Петрович, 1948 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Тощевиков Александр Николаевич, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Туласов Владимир Георгиевич, лейтенант атомной подводной лодки К-429, погиб 24 июня 1983 г.

Тушиков В. А., боцман СРТМ «Пермь» ПБТФ, выпал за борт и утонул 17 сентября 1986 г.

**Фомин В. А.**, работник погрузо-разгрузочного участка Крутогоровского рыбоконсервного завода, утонул 12 февраля 1992 г.

Фурсов Николай Иванович, второй штурман ТРС «Тилички» БРХФ, смертельно травмирован 26 июля 1977 г.

**Хаметов Мансур** Габдулханович, 1945 г. р., старшина 2-й статьи, старшина команды электриков подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Хватов Александр Владимирович, 1945 г. р., старшина 1-й статьи, старшина команды радиотелеграфистов подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Черданцев, кочегар парохода «Пётр Соловьёв» КРФ, скончался в 1968 г.

Черемущин Анатолий Евгеньевич, мичман атомной подводной лодки К-429, погиб 24 июня 1983 г.

Черепанов Сергей Павлович, 1932 г. р., майор медицинской службы, врач подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Черненко Александр Викторович, 1959 г. р., заведующий производством БМРТ «Данко» ООО «Корякморепродукт», скончался в море 26 апреля 2012 г.

Черница Геннадий Викторович, 1946 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Черногор, матрос катера К-605 Усть-Камчатского рыбокомбината КРП, погиб 6 августа 1968 г.

Черносенко Степан, 1929 г. р., капитан самоходной баржи ПМТП, утонул 4 октября 1977 г.

Чернышёв Анатолий Ефимович, шкипер плашкоута ПМТП, пропал без вести 7 октября 1981 г.

Чичканов Анатолий Семёнович, 1946 г. р., старшина 2-й статьи, командир отделения радиотелеграфистов подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Чумилин Валерий Георгиевич, 1946 г. р., старшина 2-й статьи подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

Чупин Ростислав Ерофеевич, 29 лет, матрос 2-го класса парохода «Щорс» КРФ, погиб 16 октября 1969 г.

**Шаньязов** Рамзиль Саматович, 1982 г. р., матрос обработки СРТМ «Герои Даманского» ОАО «Озерновский рыбоконсервный завод № 55», скончался во время рейса 29 июня 2012 г.

**Шведов** Алексей Дмитриевич, матрос атомной подводной лодки К-429, погиб 24 июня 1983 г.

**Шевчук** Анатолий Иванович, 1969 г. р., второй механик ПТР «Вест» ООО «Восточная гавань», исчез с судна в море 23 сентября 2012 г.

**Ширососов** Юрий Иванович, 1940 г. р., старший механик СРТМ «Черемхово» УТРФ, погиб 10 февраля 1983 г.

**Шишкин** Юрий Васильевич, 1946 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Шпак** Геннадий Михайлович, 1945 г. р., старшина 1-й статьи подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Шувалов** Анатолий Сергеевич, 1947 г. р., матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Шульга** Павел Владимирович, 1963 г. р., боцман РМС «Юпитер» ООО «Юпитер Фишериз», скончался во время рейса 7 мая 2012 г.

**Щуплецов** Владимир Ильич, 1950 г. р., второй рефмеханик РТМК-С «Василий Калёнов» ЗАО «Камчатимпэкс», скончался в море 19 января 2012 г.

**Юберов** Павел Иванович, матрос СРТМ «Орель» УТРФ, смертельно травмирован 18 февраля 1969 г.

**Юльтогин** М. Е., 1954 г. р., рыбак колхоза им. Горького Облрыбколхозобъединения, утонул 26 июля 1977 г.

**Юрпольский** Валентин Евгеньевич, 1938 г. р., начальник Берингово-морской промысловой экспедиции АО «Океанрыбфлот», скончался 7 мая 1993 г.

**Яковлев** Дмитрий Анатольевич, 1975 г. р., матрос МРС-80 № 273-109 ООО «Дельфин», исчез с судна в море 6 июля 2012 г.

**Ярыгин** Александр Иванович, 1945 г. р., старший матрос подводной лодки К-19, погиб при выполнении воинского долга 8 марта 1968 г.

**Яшкин** Леонид Иванович, старшина 2-й статьи атомной подводной лодки К-429, погиб 24 июня 1983 г.

**В. А. БАХТИН**

## **МОРЯКИ-ПОГРАНИЧНИКИ И СОТРУДНИКИ ПОГРАНИЧНОГО УПРАВЛЕНИЯ ФСБ РОССИИ ПО КАМЧАТСКОМУ КРАЮ, ПОГИБШИЕ В МОРЕ**

**1942**

*13 сентября* с пограничного сторожевого корабля (ПСКР) «Киров», стоявшего на якорю на рейде Авачинской губы, в 19.00 ветром от борта оторвало шлюпку-шестёрку. На поиски её с корабля

была спущена вторая шлюпка, в которой находилась команда в составе девяти человек. Порывами ветра оба плавсредства начало сносить в направлении устья реки Авачи. Вскоре вследствие наступления темноты они потерялись из виду. Принятые меры розыска никаких результатов не дали. 14 сентября с рассветом поиски возобновились силами пограничных катеров и Петропавловской военно-морской базы. В 19.00 в районе устья реки Авачи рыболовным катером были подобраны четыре тела и два живых краснофлотца. В период с 15 по 26 сентября 1942 г. были найдены тела остальных погибших.

Ввиду стихийного бедствия из девяти членов команды шлюпки утонули семеро:

Бодров Григорий Михайлович, мичман, старшина дивизиона главного калибра. Адрес семьи: Ивановская область, Углинский район, с. Нефедьево;

Минов Леонид Зиновьевич, старшина 2-й статьи, командир отделения артэлектриков. Адрес семьи: УССР, Уваровиченский район, пос. Рубеж;

Киселёв Василий Васильевич, краснофлотец, электрик. Адрес семьи: Тульская область, Оренецкий район, с. Кулешево;

Хроменко Николай Кузьмич, краснофлотец, санитар. Адрес семьи: Челябинская область, с. Копейск;

Сахновский Гавриил Умерович, краснофлотец, моторист. Адрес семьи: г. Киев, ул. Раттюского, д. 30, кв. 5;

Титов Анатолий Павлович, краснофлотец, минёр. Адрес семьи: Московская область, г. Орехово-Зуево;

Каральник Ефим Матвеевич, краснофлотец, комендор. Адрес семьи: г. Одесса.

Их похоронили на кладбище г. Петропавловска-Камчатского.

## **1945**

*18 августа* экипаж пограничного катера «ПК-8» в ходе Курильской десантной операции выполнял боевую задачу по высадке офицеров штаба десантной группы с пограничного сторожевого корабля «Дзержинский» на остров Шумшу. Выполнив задачу и начав отход от берега, катер отвлёк на себя огонь японских артиллерийских батарей с мыса Курбатова и вступил с ними в бой. После нескольких попаданий снарядов на катере возник пожар, он взорвался и затонул.

В неравном бою моряки-пограничники, проявив мужество и героизм, с честью выполнили свой воинской долг. Во время боя смертью героев пали:

Федченко Николай Тихонович, 1915 г. р., капитан-лейтенант, командир катера

Бородянко Степан Варламович, 1918 г. р., командир отделения рулевых

Злобин Борис Иванович, 1919 г. р., старшина группы мотористов

Елагин Константин Гаврилович, 1919 г. р., старший комендор  
Одинокое Василий Иванович, 1919 г. р., командир отделения рулевых.

На территории Камчатского соединения пограничных сторожевых кораблей погибшим морякам-пограничникам установлен памятник.

### **1965**

*20 февраля* при проведении учебных стрельб в море при отказе орудия погиб командир отделения комендоров ПСКР «Пурга» старший матрос Маринич Александр Иванович, 1943 г. р., уроженец с. Свищенцы Погребщенского района Винницкой области. Он похоронен на городском кладбище № 1 г. Петропавловска-Камчатского.

### **1967**

*8 октября* в районе Курильских островов утонул матрос Жданов Борис Устинович, 1946 г. р., уроженец г. Тулы. Его похоронили в пос. Северо-Курильске Северо-Курильского района Сахалинской области.

### **1978**

*22 сентября* при съёмке с берега в штормовую погоду в результате опрокидывания понтона утонул матрос ПСКР «Василий Громов» Морозов Павел Николаевич, 1958 г. р., уроженец пос. Быкова Долинского района Сахалинской области.

### **1980**

*8 сентября* в устье реки Русаковой (Укинская губа, восточное побережье Камчатки) при следовании на лодке с берега на корабль утонул командир боевой части связи ПСКР «Воровский» старший лейтенант Мирошников Сергей. Тело не обнаружено.

### **1986**

*31 декабря* при несении службы по охране государственной границы СССР в районе Командорских островов умер в результате тяжёлой травмы, полученной при работе на верхней палубе в штормовую погоду, главный боцман ПСКР «Дзержинский» старший мичман Семёнов Виктор Васильевич, 1947 г. р. Он похоронен в г. Кемерово.



## **1991**

*18 сентября* во время выхода из Авачинской губы в штормовую погоду выпал за борт и утонул дублёр машиниста ПСКР «Безупречный» матрос Кочетков Владимир Валентинович, 1973 г. р., уроженец г. Грозного Чечено-Ингушской АССР. Похоронен на родине.

## **1993**

*18 августа* 1993 г. при несении службы в море в штормовую погоду пропал без вести электрик-рулевой ПСКР «Айсберг» матрос Миронов Станислав Сергеевич, 1974 г. р., уроженец пос. Томилино Люберецкого района Московской области.

*18 ноября* при несении службы в море пропал без вести комендор ПСКР «Айсберг» матрос Тазетдинов Рушан Габдрауфович, 1974 г. р., уроженец Татарстана.

## **1994**

*Ноябрь.* При нахождении на службе в море в районе пос. Паха-чи Олюторского района Корякского автономного округа пропал без вести комендор пограничного корабля обеспечения «Сергей Судейский» матрос Кондаков Валентин Николаевич, 1975 г. р., уроженец Нижегородской области. 10 ноября 1994 г. признан умершим на основании решения суда.

## **1998**

*27 декабря* при доставке груза на необорудованное побережье в порт-пункт Усть-Камчатск в устье реки Камчатки при опрокидывании самоходной баржи «Восток» погибли четыре члена экипажа пограничного корабля обеспечения «Николай Старшинов»:

Паршев Юрий Александрович, 1963 г. р., старший лейтенант  
Узюкин Андрей Владимирович, 1977 г. р., старшина 1-й

статьи

Малинин Алексей Юрьевич, 1977 г. р., старший матрос

Бреженко Евгений Александрович, 1977 г. р., матрос.

При этом также погибли пассажиры, военнослужащие Камчатского пограничного отряда:

Землянов Александр Юрьевич, 1975 г. р., лейтенант

Дубина Дмитрий Александрович, 1978 г. р., младший сержант

Каташев Денис Николаевич, 1979 г. р., ефрейтор

Соловьёв Андрей Витальевич, 1979 г. р., рядовой

Волков Александр Николаевич, 1979 г. р., рядовой.

## **2000**

*29 декабря* при несении службы в море в ходе ликвидации аварийной ситуации погиб командир отделения трюмного ПСКР

«Волга» старшина 1-й статьи Козадаев Алексей Юрьевич, 1981 г. р., уроженец г. Елизово Камчатской области.

#### **2001**

*Сентябрь.* В ходе выполнения задач в конвенционном районе Тихого океана в своей каюте скончался капитан пограничного патрульного судна «Пагелла» Клоков Валерий Ильич.

#### **2002**

*11 августа* при доставке груза на необорудованное побережье для пограничных подразделений Чукотки в результате опрокидывания самоходной баржи «Восток» погиб старший матрос пограничного корабля обеспечения «Николай Старшинов» Староверов Александр Сергеевич.

#### **2003**

*24 сентября* во время несения службы по охране государственной границы Российской Федерации в районе залива Озерного трагически погиб, выпав за борт, главный боцман ПСКР «Волга» старший мичман Вяткин Константин Юрьевич, 1974 г. р.

#### **2006**

*8 июля* при выполнении служебных обязанностей по контролю промысла в море от инсульта скончался государственный инспектор морской охраны 1-й категории Северо-Восточного пограничного управления береговой охраны Сизых А. А., 47 лет.

### Приложение

#### **Список сотрудников Пограничного управления ФСБ России по Камчатскому краю, погибших в море при выполнении задач охраны государственной границы и морских биологических ресурсов**

**Бодров** Григорий Михайлович, мичман, старшина дивизиона главного калибра ПСКР «Киров», погиб 13 сентября 1942 г.

**Бородянюк** Степан Варламович, 1918 г. р., командир отделения рулевых пограничного катера «ПК-8», погиб в бою 18 августа 1945 г.

**Бреженко** Евгений Александрович, 1977 г. р., матрос, член экипажа пограничного корабля обеспечения «Николай Старшинов», утонул 27 декабря 1998 г.

**Волков** Александр Николаевич, 1979 г. р., рядовой, военнослужащий Камчатского пограничного отряда, утонул 27 декабря 1998 г.

**Вяткин** Константин Юрьевич, 1974 г. р., старший мичман, главный боцман ПСКР «Волга», погиб при несении службы по охране государственной границы Российской Федерации 24 сентября 2003 г.

**Дубина** Дмитрий Александрович, 1978 г. р., младший сержант, военнослужащий Камчатского пограничного отряда, утонул 27 декабря 1998 г.

**Елагин** Константин Гаврилович, 1919 г. р., старший комендор пограничного катера «ПК-8», погиб в бою 18 августа 1945 г.

**Жданов** Борис Устинович, 1946 г. р., матрос-пограничник, утонул 8 октября 1967 г.

**Землянов** Александр Юрьевич, 1975 г. р., лейтенант, военнослужащий Камчатского пограничного отряда, утонул 27 декабря 1998 г.

**Злобин** Борис Иванович, 1919 г. р., старшина группы мотористов пограничного катера «ПК-8», погиб в бою 18 августа 1945 г.

**Каральник** Ефим Матвеевич, краснофлотец, комендор ПСКР «Киров», погиб 13 сентября 1942 г.

**Каташев** Денис Николаевич, 1979 г. р., ефрейтор, военнослужащий Камчатского пограничного отряда, утонул 27 декабря 1998 г.

**Киселёв** Василий Васильевич, краснофлотец, электрик ПСКР «Киров», погиб 13 сентября 1942 г.

**Клоков** Валерий Ильич, капитан пограничного патрульного судна «Пагелла», умер в море в сентябре 2001 г.

**Козадаев** Алексей Юрьевич, 1981 г. р., старшина 1-й статьи, командир отделения трюмного ПСКР «Волга», погиб при выполнении воинского долга 29 декабря 2000 г.

**Кондаков** Валентин Николаевич, 1975 г. р., матрос, комендор пограничного корабля обеспечения «Сергей Судейский», пропал без вести в ноябре 1994 г.

**Кочетков** Владимир Валентинович, 1973 г. р., матрос, дублёр машиниста ПСКР «Безупречный», утонул 18 сентября 1991 г.

**Малинин** Алексей Юрьевич, 1977 г. р., старший матрос, член экипажа пограничного корабля обеспечения «Николай Старшинов», утонул 27 декабря 1998 г.

**Мариныч** Александр Иванович, 1943 г. р., старший матрос, командир отделения комендоров ПСКР «Пурга», погиб в ходе учений 20 февраля 1965 г.

**Минов** Леонид Зиновьевич, старшина 2-й статьи, командир отделения артэлектриков ПСКР «Киров», погиб 13 сентября 1942 г.

**Миронов** Станислав Сергеевич, 1974 г. р., матрос, электрик-рулевой ПСКР «Айсберг», пропал без вести 18 августа 1993 г.

**Мирошников** Сергей, старший лейтенант, командир боевой части связи ПСКР «Воровский», утонул при выполнении служебного долга 8 сентября 1980 г.

**Морозов** Павел Николаевич, 1958 г. р., матрос ПСКР «Василий Громов», утонул при выполнении служебного долга 22 сентября 1978 г.

**Одинокоев** Василий Иванович, 1919 г. р., командир отделения рулевых пограничного катера «ПК-8», погиб в бою 18 августа 1945 г.

**Паршев** Юрий Александрович, 1963 г. р., старший лейтенант, член экипажа пограничного корабля обеспечения «Николай Старшинов», утонул 27 декабря 1998 г.

**Сахновский** Гавриил Умерович, краснофлотец, моторист ПСКР «Киров», погиб 13 сентября 1942 г.

**Семёнов** Виктор Васильевич, 1947 г. р., старший мичман, главный боцман ПСКР «Дзержинский», смертельно травмирован при выполнении служебного задания 31 декабря 1986 г.

**Сизых** А. А., 47 лет, государственный инспектор морской охраны 1-й категории Северо-Восточного пограничного управления береговой охраны, умер во время несения службы 8 июля 2006 г.

**Соловьёв** Андрей Витальевич, 1979 г. р., рядовой, военнослужащий Камчатского пограничного отряда, утонул 27 декабря 1998 г.

**Староверов** Александр Сергеевич, старший матрос пограничного корабля обеспечения «Николай Старшинов», погиб 11 августа 2002 г.

**Газетдинов** Рушан Габдрауфович, 1974 г. р., матрос, комендор ПСКР «Айсберг», пропал без вести 18 ноября 1993 г.

**Титов** Анатолий Павлович, краснофлотец, минёр ПСКР «Киров», погиб 13 сентября 1942 г.

**Узюкин** Андрей Владимирович, 1977 г. р., старшина 1-й статьи, член экипажа пограничного корабля обеспечения «Николай Старшинов», утонул 27 декабря 1998 г.

**Федченко** Николай Тихонович, 1915 г. р., капитан-лейтенант, командир пограничного катера «ПК-8», погиб в бою 18 августа 1945 г.

**Хроменко** Николай Кузьмич, краснофлотец, санитар ПСКР «Киров», погиб 13 сентября 1942 г.

## С. В. ГАВРИЛОВ

### КАМЧАТСКИЕ СУДА И КОРАБЛИ, ПОГИБШИЕ ВМЕСТЕ С ЧЛЕНАМИ ЭКИПАЖЕЙ

*Приведённый ниже список, составленный по выявленным в разное время архивным и библиографическим источникам, по состоянию на 10 декабря 2013 г. включает сорок три позиции. В общей сложности все эти кораблекрушения унесли жизни шестисот двадцати одного человека.*

1. Теплоход «Охотск» Акционерного Камчатского общества, затонул после пожара 18 сентября 1930 г. Без вести пропали два моряка.

2. Катер № 9 Озерновского рыбокомбината Акционерного Камчатского общества, погиб 12 декабря 1934 г. вместе с экипажем и пассажирами, всего 13 человек.

3. Кавасаки Пымтинского рыбокомбината Акционерного Камчатского общества, затонул 9 сентября 1935 г., погибли три рыбака.

4. *Кавасаки № 4* Ичинского рыбокомбината Акционерного Камчатского общества, погиб 14 ноября 1936 г. вместе с пятью членами экипажа.

5. *Буксир-спасатель «Кит»* АКОфлота, затонул 1 ноября 1938 г. с тридцатью восемью членами экипажа и пассажирами.

6. *Подводная лодка Л-16* Петропавловской военно-морской базы Тихоокеанского флота, погибла 11 октября 1942 г. при выполнении боевого задания вместе с экипажем в количестве пятидесяти девяти человек.

7. *Пограничные катера ПК-7 и ПК-10* морского дивизиона Камчатского погранотряда, погибли при выполнении боевого задания 6 августа 1945 г. вместе с восемью офицерами, старшинами и краснофлотцами.

8. *Тральщик ТЩ-610* Петропавловской военно-морской базы Тихоокеанского флота, затонул после подрыва на mine при выполнении боевого задания 15 октября 1945 г., погибли тридцать пять офицеров, старшин и краснофлотцев.

9. *Сейнер «Авача»* Управления морского лова (Морлова) Главкамчатрыбпрома, затонул во время шторма 19 сентября 1948 г., погибли два члена экипажа.

10. *Траулер «Восток»* Управления тралового флота Главкамчатрыбпрома, погиб 12 января 1952 г. вместе с сорока членами экипажа и пассажирами.

11. *Буксирный катер «Симонов»* Паланской моторно-рыболовной станции Камчатского облрыбакколхозсоюза, погиб 24 октября 1952 г. вместе с семнадцатью членами экипажа и пассажирами.

12. *Рыболовный бот РБ-32* Большерецкого рыбокомбината Главкамчатрыбпрома, опрокинулся 21 сентября 1953 г., погибли три члена экипажа.

13. *Теплоход «Виллюй»* Камчатско-Чукотского государственного морского пароходства, погиб 16 января 1954 г. вместе с тридцатью одним членом экипажа и пассажирами.

14. *Катер «Котовский»* Корфского рыбокомбината Главкамчатрыбпрома, перевернулся и затонул 25 мая 1954 г. с четырьмя членами экипажа.

15. *Катер «Москвин»* Кировского рыбокомбината Главкамчатрыбпрома, утонул 7 июня 1954 г. с тридцатью двумя членами экипажа и пассажирами.

16. *Катер «Шатура»* Олюторского рыбокомбината Главкамчатрыбпрома, опрокинулся и затонул 14 июня 1954 г. с девятью членами экипажа и пассажирами.

17. *Морской буксир «Санников»* Камчатско-Чукотского государственного морского пароходства, выброшен на камни 22 декабря 1954 г., погиб один член экипажа.

18. *Катер «Бурный»* Круготоровского рыбокомбината Главкамчатрыбпрома, опрокинулся 18 ноября 1955 г., погибли два члена экипажа.

19. *Буксирный катер «Альбатрос»* Усть-Камчатского рыбокомбината Главкамчатрыбпрома, перевернулся и затонул 25 июля 1958 г., погибли шесть членов экипажа и пассажиров.

20. *МРС-80 «Мирный»* Усть-Камчатского рыбокомбината Главкамчатрыбпрома, перевернулся и затонул 1 августа 1958 г. с экипажем из семи человек.

21. *МРС-80 «Слава»* Озерновского рыбокомбината Главкамчатрыбпрома, перевернулся и затонул 28 сентября 1958 г. вместе с четырьмя членами экипажа.

22. *МРС-80 № 1557* колхоза им. Горького Олюторского района Камчатской области, перевернулся и затонул 29 сентября 1960 г. вместе с пятью членами экипажа.

23. *СРТ «Ключевской»* Управления тралового и рефрижераторного флота Камчатрыбпрома, погиб от обледенения 31 декабря 1961 г. вместе с экипажем из двадцати трех человек.

24. *Катер «Ж» № 1318* колхоза «Ударник» с. Карага Карагинского района Камчатской области, пропал без вести 10 декабря 1963 г. с экипажем из четырех человек.

25. *МРС-80 № 379* Кихчикского рыбокомбината Камчатрыбпрома, пропал 15 апреля 1964 г. вместе с экипажем из семи человек.

26. *МРС № 4304* рыболовецкой артели им. Левченко Камчатоблрыбколхозсоюза, опрокинулся 24 сентября 1964 г. с десятью членами экипажа и пассажирами.

27. *СРТ «Карага»* промысловой разведки Камчатрыбпрома, затонул от обледенения 21 февраля 1966 г. вместе с экипажем из двадцати четырех человек.

28. *Подводная лодка К-19* погибла во время боевого патрулирования в Тихом океане 8 марта 1968 г. с экипажем из девяноста восьми человек.

29. *МРС-80 № 419* рыболовецкого колхоза им. Октябрьской революции Усть-Большерецкого района Камчатской области, перевернулся и затонул 21 мая 1969 г. вместе с семью членами экипажа.

30. *МРС-80 № 116* рыболовецкого колхоза «Красный Октябрь» из с. Усть-Хайрюзово Тигильского района Камчатской области

при заходе в устье р. Сопочной перевернулся и затонул 16 сентября 1969 г. вместе с экипажем из шести человек.

31. *РС-300 «Хариус»* рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина, перевернулся и затонул 9 октября 1970 г. со всем экипажем в составе четырнадцати человек.

32. *БМРТ «Браслав»* Управления океанического рыболовства Камчатрыбпрома, затонул 20 июня 1971 г., погибли три члена экипажа.

33. *МРС-80 № 1455* рыболовецкого колхоза им. XX партсъезда, с. Апука Олюторского района Камчатской области, затонул 14 октября 1972 г., погиб экипаж из шести человек.

34. *МРС-150 № 104* рыболовецкого колхоза «Красный Октябрь», с. Усть-Хайрюзово Тигильского района Камчатской области, погиб 17 октября 1982 г. с экипажем из восьми человек.

35. *Атомная подводная лодка К-429* второй флотилии Тихоокеанского флота, затонула 24 июня 1983 г., при этом погибли шестнадцать членов экипажа.

36. *МРС-225 № 050* колхоза «Ударник» Камчатского межколхозного производственного объединения, затонул 10 октября 1984 г., погиб один член экипажа.

37. *МРС-225 № 038* ООО «Рыбсервис Груп», затонул 12 мая 1998 г., при этом погибли девять членов экипажа.

38. *МРС-150 № 091* ЗАО «Иянин Кутх», затонул 2 октября 1999 г. со всем экипажем из восьми человек.

39. *Морской буксир «Бодрый»* ООО «Камтранс», погиб 27 октября 2000 г. с экипажем из десяти человек.

40. *МРС-150 № 002* рыболовецкой артели «Колхоз «Ударник»», перевернулся и затонул 28 июля 2004 г., погибли шестеро рыбаков.

41. *Прогулочно-спасательный катер «Дова» РУМ 40-06*, затонул 14 июля 2006 г., погибли и пропали без вести одиннадцать человек.

42. *СТ «Аметист»* Камчатского научно-исследовательского института рыболовства и океанографии, затонул 11 февраля 2011 г. с экипажем их двадцати трех человек.

43. *Производственно-транспортный рефрижератор «Вест»*, затонул 23 сентября 2012 г., погиб один член экипажа.

**КРАТКИЕ БИОГРАФИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ О НЕКОТОРЫХ  
РАБОТНИКАХ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ  
И МОРСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА  
КАМЧАТКИ**

*Настоящая биографическая подборка является продолжением приведённой нами во втором выпуске «Камчатского летописца» (с. 182—305). Она включает краткие жизнеописания ещё ста девяноста семи известных ныне живущих и уже ушедших от нас работников рыбохозяйственной и морской сфер полуострова.*

*В тексте использованы следующие сокращения:*

- АКО — Акционерное Камчатское общество
- БАОЛ — База активного опытного лова
- БАТМ — большой автономный траулер-морозильщик
- БМРТ — большой морозильный рыболовный траулер
- БОР — База океанического рыболовства
- БРХФ — База «Рыбхолодфлот»
- БТФ — База тралового флота
- ВДНХ — Выставка достижений народного хозяйства
- ВКП(б) — Всесоюзная коммунистическая партия (большевиков)
- ВМН — высшая мера наказания (расстрел)
- ВМФ — Военно-Морской Флот
- ВНИРО — Всесоюзный научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии
- ВРПО — Всесоюзное рыбопромышленное объединение
- ГКО — Государственный Комитет Оборона
- ГКРП — Главное управление камчатской рыбной промышленности (Главкамчатрыбпром)
- ГУСМП — Главное управление Северного морского пути
- ДВГМП — Дальневосточное государственное морское пароходство
- ДВВИМУ — Дальневосточное высшее инженерное морское училище
- ЖБФ — жестянобаночная фабрика
- КГАРФ — Камчатская государственная академия рыбопромыслового флота
- КГРТ — Камчатский государственный рыбопромышленный трест
- КМП — Камчатское морское пароходство
- КМПО — Камчатское межколхозное производственное объединение
- КО — Камчатское отделение
- КПСС — Коммунистическая партия Советского Союза
- КРП — Камчатрыбпром



- КРФ** — Камчатрыбфлот  
**КЧГМП** — Камчатско-Чукотское государственное морское пароходство  
**ЛТИХП** — Ленинградский технический институт холодильной промышленности  
**ММФ** — Министерство морского флота  
**МРП** — Министерство рыбной промышленности  
**МРС** — малый рыболовный сейнер  
**МРХ** — Министерство рыбного хозяйства  
**НКПП** — Народный комиссариат пищевой промышленности  
**НКРП** — Народный комиссариат рыбной промышленности СССР  
**ОИИМФ** — Одесский институт инженеров морского флота  
**ПКВИМУ** — Петропавловск-Камчатское высшее инженерное морское училище  
**ПКМРПТ** — Петропавловск-Камчатский морской рыбопромышленный техникум  
**ПКМУ** — Петропавловск-Камчатское мореходное училище  
**ПМРП** — Петропавловский морской рыбный порт  
**ПМТП** — Петропавловский морской торговый порт  
**ПО** — производственное объединение  
**ПСРМЗ** — Петропавловский судоремонтно-механический завод  
**РКЗ** — рыбоконсервный завод  
**РККА** — Рабоче-Крестьянская Красная Армия  
**РККФ** — Рабоче-Крестьянский Красный Флот  
**РКП(б)** — Российская коммунистическая партия (большевиков)  
**СРЗ** — судоремонтный завод  
**СРТ** — средний рыболовный траулер  
**СРТМ** — средний рыболовный траулер-морозильщик  
**СТ** — сейнер-траулер  
**СТО** — Совет труда и обороны  
**СТФ** — Советский торговый флот, Совторгфлот  
**ТИНРО** — Тихоокеанский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии  
**УКК** — учебно-курсовой комбинат  
**УКМТП** — Усть-Камчатский морской торговый порт  
**УКП** — учебно-консультационный пункт  
**УМАР** — Управление морского активного рыболовства  
**УОР** — Управление океанического рыболовства  
**УПФ** — Управление производственного флота  
**УТРФ** — Управление тралового и рефрижераторного флота  
**УТФ** — Управление тралового флота  
**ФАР** — Федеральное агентство по рыболовству  
**ЦИК** — Центральный исполнительный комитет  
**ЦК** — Центральный комитет  
**ЦПКТБ** — Центральное проектно-конструкторское и технологическое бюро  
**ШУККПС** — школа усовершенствования кадров комплавсостава

*Агарев Пётр Алексеевич*, ветеран ПМТП. На Камчатку прибыл вместе с родителями перед Великой Отечественной войной, участник трудового фронта. С 1945 г. работал крановщиком, затем старшим крановщиком экипажа коммунистического труда крана № 19. Избирался депутатом Петропавловского городского Совета депутатов трудящихся. Награждён орденом «Знак Почёта», медалью «За доблестный труд», знаком «Почётному работнику Морского флота». В 1972 г. присвоено звание «Лучший крановщик-наладчик КМП».

*Аладинский Александр Андреевич*, ветеран УКМТП. Родился в 1938 г. В порт пришёл матросом в самом начале деятельности предприятия в марте 1956 г. В 1959 г. получил удостоверение моториста и работал в этой должности до 1962 г., затем окончил курсы механиков. Проявил себя как грамотный специалист, вносящий своим трудом большой личный вклад в выполнение государственных заданий. Являлся ударником коммунистического труда и наставником молодёжи. Награждён орденом «Знак Почёта».

*Амяга Григорий Архипович*, судомеханик, ветеран рыбного флота, первый выпускник ПКМРПТ. Родился в 1926 г. В 1943 г. после окончания средней школы поступил на второй курс судомеханического отделения техникума. «В начале 1947 г. прошёл первый выпуск судомехаников паросиловых установок. Выпуск должен был состояться в 1946 г., но мы по разным причинам задержались с дипломными работами: не было руководителей, плохо было с технической литературой. На защиту диплома я вышел первым, получил диплом об окончании техникума за номером один». Направлен в КРФ. Начал трудиться в должности машиниста 2-го класса парохода «Анатолий Серов». На этом судне «вырос» до второго механика. Затем работал на других судах в должности второго и старшего механиков. После замены парового флота дизельным в 1966 г. заочно окончил ПКМУ, был старшим механиком на плавбазах и БМРТ УТРФ, групповым и механиком-наставником управления УОР.

*Анисимов Игорь Степанович*, капитан дальнего плавания, ветеран УТРФ и промысловой разведки КРП. Родился в 1926 г. В шестнадцатилетнем возрасте ушёл на фронт, воевал в Заполярье. В УТФ с 1956 г., был капитаном промысловых и научно-поисковых судов. Проявил себя способным и инициативным руководителем, умелым рыбаком, воспитавшим плеяду талантливых специалистов-судоводителей. В 1950-х гг. принимал активное участие в разработке и совершенствовании методики поиска и наводки

на рыбные косяки. «Пришлось самим разработать и применить на деле классификацию косяков сельди, пригодных для наводки, по степени их подвижности. Мы научились определять оптимальный период времени, в течение которого косяки были наименее подвижными. Постепенно вырабатывалась методика постановки судна на косяк, то есть на срез или край косяка, так, чтобы большую его часть было удобно обметать неводом. На центр косяка мы ставили судно в том случае, когда сельдь образовывала крупные малоподвижные косяки или плотные поля. Эта методика отрабатывалась нами во взаимодействии с самолётом промразведки: лётчик-наблюдатель своевременно подсказывал нам, в какую сторону уходит косяк в зависимости от нахождения нашего судна на срезе косяка или в его центре». В 1960 г. вместе с начальником рейса Р. Н. Поздновым обобщил опыт поисковой работы в пособии для рыбаков «Разведка и наводка судов на косяки сельди в водах Камчатки». Награждён орденом «Знак Почёта», медалями: «За оборону Заполярья», «За победу над Германией», ленинской юбилейной. Скончался 11 февраля 1985 г.

*Амосова Анна Васильевна*, заведующая производственной лабораторией Петропавловского РКЗ, ветеран рыбной промышленности Камчатки. Родилась в 1924 г. Окончила Сибирский государственный университет. В должности заведующей производственной лаборатории РКЗ проработала без малого тридцать лет. Все свои знания и инициативу направляла на совершенствование производства и обучение мастеров-технологов. За трудовые успехи награждена медалями, многочисленными грамотами, занесена в Книгу почёта предприятия. Скончалась 15 мая 2000 г.

*Андриевская Людмила Демьяновна*, ихтиолог, кандидат биологических наук. Родилась в 1929 г. После окончания Одесского государственного университета с 16 декабря 1952 г. до последних дней жизни работала в КО ТИНРО. Неоднократно участвовала в морских экспедициях. В 1956 г. принимала участие в создании лаборатории морских исследований лососей, которую возглавляла с 1980 по 1993 г. В 1975 г. защитила диссертацию. Автор трудов по питанию лососей. Инициатор и участник с 1981 г. траловых съёмок для учёта молоди лососей, а с 1983 г. — дрифтерного лова для оперативной корректировки подходов горбуши. Эти методики были признаны рыбаками, получили широкое применение и считались наиболее надёжными для прогнозирования. В памяти коллег осталась как интеллигентный и мудрый человек. Скончалась в октябре 1997 г.

*Андрюк Иван Фёдорович*, помощник капитана по добыче, ветеран ОАО «Океанрыбфлот». Родился в январе 1937 г. В 1960 г. после срочной службы пришёл в УТРФ. Трудовую деятельность начал матросом обработки на промысловых судах. Через год стал матросом добычи. В 1966 г., после окончания курсов траловых мастеров при УКК Дальрыбы, назначен сменным мастером добычи. С 1970 г. — помощник капитана по добыче на судах УОР. В этой должности проработал четыре десятка лет. Высококласный специалист, в совершенстве овладевший всеми тонкостями профессии, обучавший им молодых специалистов. Назывался как пример преданности рыбацкой профессии для флотской молодёжи.

*Асеев Алексей Николаевич*, первый начальник ПМТП. Родился в 1903 г. в г. Астрахани. Начальником стоящегося порта назначен приказом Наркомморфлота СССР № 366 от 23 октября 1943 г. При нём возведены первые капитальные причалы, оборудованы подкрановые пути, складское хозяйство, пущены перегрузочные механизмы. С 12 июля 1947 г. откомандирован в распоряжение Министерства внешней торговли СССР.

*Баранов Геннадий Михайлович*, матрос, ветеран труда, ветеран УТРФ. Родился в 1942 г. В 1963 г. после демобилизации из СА пришёл в УТРФ. Трудился матросом на промысловых судах. Проявил себя как способный, инициативный и умелый промысловик, честный, скромный и отзывчивый человек. За выдающиеся производственные достижения награждён орденами Трудовой Славы 1-й и 2-й степени. Скончался 23 февраля 1996 г.

*Басенко Виктор Михайлович*, заведующий заочным отделением ПКМРПТ. Родился 23 октября 1932 г. в с. Мотовиловке Любарского района Житомирской области. В 1960 г. окончил Ужгородский государственный университет по специальности «История». Трудовую деятельность начал в 1960 г. директором семилетней школы пос. Устьевое Камчатской области. Затем переведён в распоряжение КРП и направлен в техникум, где работал с 8 июля 1961 г. до последних дней жизни заведующим заочным отделением. Под его руководством выпущено более четырёх тысяч специалистов для рыбохозяйственного комплекса полуострова. «Мне всегда импонировало его умение не навязывать своего мнения, давать полную свободу реализовать себя, творчески подойти к работе. Поражала его бескорыстность. Он всегда был высоко порядочным. Все были для него как родные, поэтому, вероятно, к нему обращались за советом, и он никому не отказывал. Особенно мне нравились его воспитанность, культура обращения с женщинами,

бережное, отцовское отношение к молодёжи» (В. И. Артамонова). Зарекомендовал себя как высокий профессионал, талантливый, порядочный и ответственный руководитель. За долголетний и безупречный труд награждён медалями «За трудовое отличие» и «Ветеран труда». Скончался 28 февраля 2000 г.

*Беджанов Олег Евгеньевич*, капитан рыболовного сейнера ОАО «Колхоз им. Бекерева» (с. Ивашка Карагинского района Корякского автономного округа), знатный рыбак Камчатки (6 апреля 1990 г.). Родился 10 июня 1942 г. в г. Геническе в Херсонской области на Украине. Окончил УЖК в г. Керчинске, учился в Одесском высшем инженерном морском училище. В 1961—1963 гг. трудился матросом в Черноморском морском пароходстве, работал на предприятиях г. Геническа, в 1965—1968 гг. служил в СА. В 1969—1974 гг. трудился в рыболовецком колхозе «Ревхвиль» под Одессой. На Камчатке с июля 1974 г. — капитан МРС-150 рыболовецкого колхоза им. Бекерева. Неоднократно добивался высоких результатов на промысле. Так, в 2009 г. возглавляемый им экипаж выловил 2 500 т рыбы. Отличался инициативой и творческим подходом к делу, способностью аналитически оценивать экономическую и промысловую обстановку. Как наставник подготовил немало отличных специалистов-судоводителей и рыбаков. Награждён медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» 2-й степени. Отмечен благодарностью ФАР.

*Беланович Фёдор Александрович*, начальник ПМТП в 1949—1952 гг. Родился 17 сентября 1903 г. в г. Санкт-Петербурге, в семье служащего. Устанавливал советскую власть в Средней Азии, принимал участие в боевых действиях на Туркестанском фронте, в борьбе с басмачеством. В 1920—1930-х гг. служил в органах НКВД в г. Ленинграде. В 1936 г. окончил центральные курсы начальников портов и диспетчеров при ОИИМФ, направлен на Дальний Восток. Трудился в Нагаевском порту Дальлага. 26 ноября 1949 г. назначен начальником ПМТП. Уволен 6 марта 1952 г., направлен в распоряжение Главдальфлота. Скончался в 1972 г.

*Бирюков Анатолий Константинович*, ветеран морского транспортно-рыбопромыслового флотов, механик-наставник КМП. Родился в 1915 г. в г. Кишинёве. Семнадцатилетним юношей после окончания школы плавсостава начал работать машинистом и мотористом на судах морского флота. На Камчатку приехал в 1940 г. До 1958 г. трудился на промысловых судах Морлова и УТФ машинистом, четвёртым, третьим, вторым и старшим механиком. С 1958 по 1960 г. работал директором СРЗ «Фреза»,

затем директором судоремонтных мастерских КМП, механиком-наставником. Проявил себя как опытный специалист, умелый воспитатель молодого поколения механиков. Награждён рядом медалей. Скончался в феврале 1973 г.

*Бирюкова Тамара Викторовна*, инженер-технолог, руководитель ООО «Технологический центр «Интехкам»», ветеран рыбной промышленности Камчатки. Родилась 26 мая 1933 г. Окончила Астраханский рыбопромышленный техникум, в 1957 г. — Астр-рыбвуз, направлена на Камчатку. С 1957 по 1969 г. трудилась в Кировском, Октябрьском, Озерновском рыбокомбинатах мастером холодильника, инженером, заведующей технологической лабораторией, с 1969 г. — ведущий инженер Центральной технологической лаборатории в г. Петропавловске-Камчатском. Здесь возглавила группу по разработке новых видов рыбопродукции. Автор технологии изготовления «Ухи камчатской», лососёвого фарша, киперса камчатского и многих других, ранее не выпускавшихся, рыбных продуктов. После ликвидации в 1992 г. центральной лаборатории КРП — одна из создателей фирмы «Интехкам» («Инновационные технологии Камчатки»), где был собран прежний коллектив, восстановлена вся технологическая документация, то есть сохранён опыт, наработанный рыбной промышленностью полуострова в предыдущие годы. «Она относится к поколению людей, которые создавали нашу рыбную промышленность. А это, поверьте, нелегкий труд. На долю тех, кто приехал на камчатское побережье в конце 1950-х годов, выпали немалые трудности. Правда, они и закаляли характер. Тамара Викторовна прошла эту школу, стала высококлассным специалистом. К тому же, это человек, который и в огонь, и в воду пойдёт, и в беде никогда не оставит» (Н. И. Кужим).

*Бочкарёв Владимир Николаевич*, капитан дальнего плавания, ветеран рыбопромыслового флота. Родился в 1940 г. В 1957 г. окончил среднюю школу в Приморье, приехал на Камчатку и поступил на судоводительское отделение ПКМУ. В 1961 г. пришёл в УТРФ. Начинать матросом, затем стал третьим помощником капитана СРТР-400 «Клин». «Тогда я почувствовал, что такое добывать селёдку, и каково при этом приходится третьему помощнику. Ведь практически всё тогда делалось вручную, и мне, пока сеть не выберут, приходилось толкать рыбу к посольному агрегату». В 1966—1967 гг. — старший помощник легендарного капитана «Соликамска» К. А. Числова. С 1967 г. — капитан СРТР-400 «Кратер», затем командовал СРТМ «Городок». «Когда появились

СРТМЫ, стало работать проще — на них были морозильные установки, и меня ставший в то время руководителем Тралового флота В. П. Потапенко заставлял морозить выловленную рыбу, чтобы не тратить почти неделю на её доставку в Петропавловск. Ведь за эти дни СРТМ успевал наполнить трюм новой продукцией». В 1982 г. перешёл на берег, в службу эксплуатации БРХФ, в 1997 г. вернулся в УТРФ. Делегат XXVI съезда КПСС. Награждён орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, «Знак Почёта», медалями.

*Брилкин Василий Петрович*, главный инженер ОАО «Петропавловск-Камчатский морской рыбный порт», заслуженный работник рыбного хозяйства Российской Федерации. Родился в 1950 г. Трудиться начал в 1966 г. в Усть-Большерецком строительномонтажном управлении. Затем работал на Жупановском рыбокомбинате, на фабрике орудий лова и в управлении материально-технического снабжения Камчатрыбпрома. С 1 апреля 1988 г. — директор холодильника № 30, затем генеральный директор и главный инженер ПМРП. Скончался 1 января 2004 г.

*Будённый Вячеслав Фёдорович*, капитан дальнего плавания, ветеран рыбной промышленности. Родился в 1948 г. в г. Советская Гавань. В 1963 г. приехал на Камчатку поступать в ПКМУ. Не прошёл по конкурсу, два года работал фрезеровщиком на ПСРМЗ. В 1968 г. окончил судоводительское отделение ПКМУ, направлен в УОР четвёртым помощником капитана БМРТ «Камышин». Морской опыт нарабатывал в экспедициях к Гавайским островам. За два года «дорос» до второго помощника капитана. В 1975 г. принял командование над БМРТ «Пауджа». Работал во всех районах Мирового океана, в том числе и у берегов Антарктиды. В 1983 г. назначен начальником службы эксплуатации, в 1986 г. — заместителем начальника БОР по флоту, в январе 2003 г. назначен генеральным директором ОАО «Океанрыбфлот».

*Бунтов Александр Васильевич*, генеральный директор ОАО «УТРФ». Родился в 1954 г. на Камчатке. После окончания Дальрыбвтуза в 1977 г. начал трудиться в УТРФ механиком технологического оборудования на плавбазе «50 лет Октября». На флоте «вырос» до старшего механика плавбазы «Орочон». За время работы в море внедрил двенадцать рационализаторских предложений, был награждён почётным дипломом Всесоюзного совета научно-технических обществ. В течение двенадцати лет руководил техническим отделом УТРФ. Используя большой производственный опыт, участвовал в организации экспедиций по освоению

новых судов типа СРТМ-800, плавбаз типа В-69 и плавучего РКЗ «Рыбак Чукотки», а также в выпуске новых видов продукции. В январе 1998 г. назначен заместителем, в октябре 1999 г. — генеральным директором ОАО «УТРФ». Скончался 15 мая 2006 г.

*Бурнаев Виктор Николаевич*, судоводитель, ветеран рыбопромыслового флота, старейший работник УПФ КМПО и ЗАО «Акрос». Родился 8 мая 1945 г. в с. Зарубино Хасанского района Приморского края. После окончания ПКМУ в 1966 г. начал трудиться в УТРФ, где проработал до 1971 г. Затем работал в УОР в г. Находке. В 1973 г. перешёл на работу в колхоз им. Горького Олюторского района Камчатской области, а в 1975 г. — в КМПО, где был старшим помощником капитана и капитаном судов типа РС-300. С 1998 г. до последнего дня жизни был старшим помощником капитана ЯМС «Калкан» ЗАО «Акрос». Скончался 31 декабря 2003 г.

*Бурула Геннадий Васильевич*, инженер-электрик, ветеран рыбной промышленности. Родился 30 сентября 1938 г. в Ростовской области. На Камчатке с октября 1950 г. В 1956 г., после окончания средней школы № 4 в г. Петропавловске-Камчатском, пришёл учеником электрика на ПСРМЗ. В 1962 г. окончил УКК КРП, в 1973 г. — Новосибирский электротехнический институт. Трудился электриком, бригадиром, мастером на ПСРМЗ и СРЗ «Фреза». Работа возглавляемой им бригады всегда получала наивысшую оценку со стороны экипажей судов. В 1965 г. командирован в Японию на ремонт плавбазы УТРФ «Ламут». «В УТРФ было решено направить на “Ламут” опытного электромонтижника, который смог бы обеспечить квалифицированную помощь морякам. Коллектив электроцеха “Фрезы” сделал выбор на лучшем специалисте, бригадире передовой бригады Геннадии Буруле. Отправляя Геннадия в почётную командировку, ребята наказали ему высоко держать марку родного завода» (Г. Корягин, мастер цеха). С 1971 г. — конструктор Камчатского филиала ЦПКТБ, в 1980 г. назначен начальником отдела электротехники. С 1992 г. — главный инженер проектов. С 1995 г. — в конструкторском бюро АО «УТРФ». Участник разработки проектов восстановления плавбазы «Феликс Кон», создания единственного в СССР агитационно-пропагандистского судна ЦК ВЛКСМ «Корчагинец». С 2000 г. передавал накопленный опыт молодёжи в КамчатГТУ на кафедре электротехники и электрооборудования судов и в Региональном центре тренажёрной подготовки. Судья республиканской категории по шахматам (1984 г.). Награждён ленинской юбилей-



ной медалью. С декабря 2011 г. на пенсии, живёт в г. Петропавловске-Камчатском.

*Васюкевич Юлий Николаевич*, ветеран флота рыбной промышленности, капитан дальнего плавания, потомственный моряк, внук известного дальневосточного геодезиста и шкипера Ф. Ф. Гека. Родился в 1912 г. На флот пришёл четырнадцатилетним подростком, начинал учеником матроса, одновременно осваивал азы судовождения. В 1936 г. стал четвёртым помощником капитана самого большого на Дальнем Востоке краболова «Всеволод Сибирцев». В 1939 г. назначен капитаном-директором этого судна. С этого времени непрерывно работал капитаном и капитаном-директором на судах флота рыбной промышленности. Последние годы жизни возглавлял экипаж передового производственного рефрижератора «Андрей Евданов» КРФ. За добросовестный труд награждён шестью орденами и медалями. Скончался 22 ноября 1974 г. в г. Петропавловске-Камчатском.

*Великжанин Александр Прокопьевич*, один из первых технических специалистов ПМТП. Родился 21 июля 1920 г. в дер. Кольцовка Пихтовского района Новосибирской области, получил восьмиклассное образование. В порту трудился с 1 мая 1946 по 1 июля 1964 г. Был электромехаником и начальником электрохозяйства. Неоднократно поощрялся руководством предприятия, отмечен почётными грамотами Петропавловского горкома и Камчатского обкома КПСС, ММФ СССР, редакции газеты «Правда».

*Великий Фёдор Михайлович*, капитан дальнего плавания, ветеран УТРФ, заслуженный работник рыбного хозяйства РСФСР. Родился в 1928 г. на Украине в селе под г. Кривым Рогом в крестьянской семье. Два года был под нацистской оккупацией. В шестнадцатилетнем возрасте начал работать матросом катера в порту г. Николаевска, окончил курсы судоводителей. 29 апреля 1949 г. приехал на Камчатку, поступил в КРФ боцманом на танкер «Херсонес». Затем работал на парусно-моторных шхунах «Креветка», «Осьминог», «Голец», учебных баркентинах «Штурман» и «Горизонт», был назначен капитаном. Вскоре вступил в командование новым СРТ «Кумроч» УТФ. Уже в первом рейсе добился одного из самых больших уловов в экспедиции. В 1960 г. осуществил пробный лов тралом терпуга у островов Прибылова. «Кумрочем» командовал бесценно двадцать лет. «Помнит Фёдор Михайлович зимнее Берингово море, обледенение, когда у матросов от пешни кожа сходила с ладоней. Остро в памяти и сознание собственного бессилия, когда видел он, как гибли его товарищи: мачта только

что шедшего рядом траулера сначала медленно кренится, а потом резко падает в серую, вздыбленную воду, и вот уже волны остервенело набрасываются на обросшее ракушками днище...» (Г. Субботин). Скончался 19 декабря 2006 г. в г. Краснодаре.

*Винечук Вениамин Францевич*, траловый мастер. Родился в 1926 г. С осени 1951 г. трудился в УТФ, начал работать на паровом траулере «Гага» матросом, показал отличные морские качества. Через год стал боцманом СРТ «Стахановец». В марте 1954 г. направлен мастером добычи на СРТ «Рыбак», где показывал отличные результаты. В 1955 г. траулер значительно перевыполнил план, выловив 22 008 центнеров рыбы. 10 марта 1956 г. получил благодарность МРП СССР за работу в 1955 г. Занесён на присуждённую траулеру министром «Отличительную доску за высокие уловы рыбы». Трагически погиб в августе 1956 г., спасая тонувшего товарища.

*Виноградов Алексей Николаевич*, выдающийся инженер-гидростроитель, руководитель строительства ПМТП в 1943—1946 гг. Родился 22 ноября 1901 г. в г. Санкт-Петербурге. Трудиться начал в пятнадцатилетнем возрасте. Окончил реальное училище «Союза приказчиков», был рабочим. В 1919 г. поступил в Одесский политехнический институт на инженерно-строительный факультет в группу внутренних водных путей сообщения и портов. В 1932 г. — главный инженер «Портостроя» в г. Днепрпетровске. С мая 1936 г. — главный инженер и начальник Днепро-Двинского стройтреста в г. Киеве, с июля 1938 г. — начальник «Черноазстройтреста» в г. Одессе. На Дальнем Востоке с 1938 г., уполномоченный Центрального управления Стройвода, главный инженер строительства Владивостокского порта. В 1941 г. — начальник и главный инженер Стройконторы НКМФ в бухте Находка, затем заместитель начальника и главный инженер Дальморстроя в г. Владивостоке. Из служебной характеристики 1940 г.: «Энергичный, высококвалифицированный инженер, с большой преданностью и любовью относится к порученной работе, выдержанный, дисциплинированный товарищ, пользующийся большим авторитетом среди работников... За проявленную инициативу и энергичную работу по строительству... наркомом Морского флота СССР 26 апреля 1940 г. награжден знаком «Почетному работнику Морского флота». Член ВКП(б) с 1943 г. В октябре 1943 г. решением ГКО назначен начальником и главным инженером Петропавловской стройконторы НКМФ СССР (Камчатморстроя). Под его руководством в рекордно короткий срок, в условиях ограничен-

ных ресурсов и по новой технологии, ранее в отечественной практике не применявшейся, возведены стальные шпунтовые причалы и основные производственные сооружения. Это позволило принимать и перерабатывать большое количество грузов, поступавших в СССР из США и Канады как военная союзническая помощь. Весной 1946 г. уехал в г. Ленинград, где занимался восстановлением и реконструкцией Ленинградского порта по отработанной на Камчатке технологии. В 1947 г. присвоено персональное звание «Инженер-капитан Морского флота 1-го ранга». В 1949 г. вернулся на полуостров, трудился в тресте «Камчатморстрой» (с июля 1957 г. — трест «Камчатморгидрострой»). В 1962 г. вышел на пенсию, уехал в г. Ленинград. Составил «Краткую записку об истории строительства морского порта в Петропавловске-Камчатском в 1942—1945 гг.». За работу на Камчатке в 1943—1945 гг. отмечен орденом Ленина. Награждён медалями «За трудовое отличие», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», ленинской юбилейной, другими. Скончался в 1992 г. в г. Санкт-Петербурге. В 2002 г. на доме № 36 по улице Ленинской в г. Петропавловске-Камчатском в его честь открыта памятная доска.

*Винокуров Геннадий Степанович*, старший механик, ветеран рыболовецкого флота. Родился в 1931 г. В 1952 г. пришёл в УТФ. «То было время, когда рыбацкий флот Камчатки вышел в открытое море, когда возникли, чтобы через годы стать легендами, знаменитые экспедиции — Бристольская камбальная, Олюторская и Охотоморская сельдевые, когда в тралах закраснел алеутский окунь...» Долгое время трудился на СРТР «Кременчуг». На этом судне также являлся секретарём судовой партийной организации КПСС. Обладал высокими профессиональными знаниями, был умелым и строгим наставником молодых механиков. Награждён орденом Трудового Красного Знамени. Стал одним из первых на флоте кавалером ордена Октябрьской Революции. Скончался 10 июля 1987 г., в день своего профессионального праздника. «Это как знак судьбы — умереть в День рыбака».

*Гафуров Расим Хальфутдинович*, ветеран УКМТП. Сюда пришёл в 1958 г., с 1962 г. трудился рабочим грузового района. Зарекомендовал себя дисциплинированным, исполнительным работником, выполняющим сменные задания на 120—128 %. С планом девятой пятилетки бригада, в которой он трудился, справилась на 116 %. Активный общественник, неоднократно избирался членом группы народного контроля и заместителем председателя

районного народного суда. За образцовый труд и высокие производственные показатели в социалистическом соревновании неоднократно отмечался руководством порта и КМП. Награждён орденом Трудового Красного Знамени.

*Гончаров Михаил Фёдорович*, капитан дальнего плавания, ветеран УТРФ. Родился в 1928 г. В 1950 г. после окончания Дальневосточного морского рыбопромышленного техникума приехал на Камчатку, направлен на суда флота, где прошёл трудовой путь от матроса до капитана-директора плавбаз. С ноября 1967 г. трудился в службе мореплавания в должности старшего морского инспектора и капитана-наставника, часто выходил в море на подмену капитанов-директоров плавбаз. Один из самых опытных судоводителей и производственников УТРФ, проводил большую работу по воспитанию молодых моряков, помогая им овладеть профессиональными навыками, делясь своим богатым опытом. В 1985 г. присвоено звание «Лучший наставник молодёжи рыбного хозяйства СССР». Скончался 19 апреля 1993 г.

*Глубокий Пётр Тимофеевич*, первостроитель и заслуженный ветеран ПМТП, участник трудового фронта. Родился 22 июля 1918 г. в с. Нагут на Ставрополье. Получил пятиклассное образование. В порту трудился с 20 декабря 1943 г. по 6 января 1994 г. трактористом, шофером, мастером автобазы, механиком-дизелистом, машинистом бойлерной, оператором теплового пункта. За годы безупречного труда получил более шестидесяти поощрений, его имя занесено в Книгу почёта предприятия. Награждён медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

*Глуценко Борис Иванович*, ветеран рыболовецкого колхоза «Путь Ленина» (пос. Усть-Камчатск), ветеран войны и труда. Родился 13 марта 1921 г. в Усть-Камчатске. В 1938 г. вступил в рыболовецкую артель «Путь Ленина». С началом Великой Отечественной войны призван в РККА, служил рядовым в 101-й стрелковой дивизии, развёрнутой на Камчатке. В 1945 г. участвовал в советско-японской войне. После окончания войны вернулся в Усть-Камчатск и вновь трудился рыбаком в колхозе «Путь Ленина» до 1980-х гг. Пользовался большим уважением жителей Усть-Камчатска. Награждён орденом Отечественной войны и медалью «За победу над Японией». Скончался в июне 2002 г.

*Годованцев Иван Константинович*, капитан дальнего плавания, ветеран рыбопромыслового флота. Сорок четыре года проработал на рыболовецких судах УТРФ и Океанрыбфлота капитаном и капитаном-директором. С 2005 г. до конца жизни тру-

дился диспетчером ООО «Компания “Край земли”». Скончался в августе 2010 г.

*Гоменюк Александр Тимофеевич*, судомеханик, ветеран УТРФ. Родился в 1941 г. В 1959 г. окончил Вилковскую мореходную школу, был мотористом и механиком на промысловых судах. После окончания в 1971 г. ПКМУ трудился старшим и главным механиком на плавбазах. В 1985 г. перешёл на береговую должность механика-наставника. За долголетнюю трудовую деятельность воспитал немало квалифицированных специалистов. Скончался 24 февраля 1996 г.

*Гончаров Фёдор Демьянович*, директор Опалинского рыбозавода КРП, старейший работник рыбной промышленности. Родился в 1912 г. в с. Казачьем Гайворонского уезда Курской губернии в крестьянской семье. Трудиться начал с двенадцати лет: пас скот, в 1930 г. вступил в колхоз, был трактористом. В 1932 г. приехал на Камчатку, стал ловцом, техническим руководителем лова, заместителем директора Кихчикского рыбокомбината, председателем рыбкоопа, служил в РККА. Член ВКП(б) с 1939 г. В 1959 г. назначен директором Опалинского рыбозавода. Под его руководством предприятие добивалось высоких показателей, в частности, досрочно выполнило годовое задание 1961 г. Награждён орденом Трудового Красного Знамени, медалью «За победу над Японией». Скончался 30 сентября 1961 г.

*Грибанов Владимир Ильич*, учёный-ихтиолог. Родился в 1904 г. в дер. Красавино Вологодской губернии. Член ВКП(б) с 1918 г. В 1925 г. окончил рабфак, в 1925—1929 гг. учился в Московском промышленно-экономическом институте по специальности «Экономист товарооборота». В 1931—1933 гг. — аспирант-ихтиолог. В марте 1933 г. прибыл на Камчатку, руководитель сектора экономических исследований КО ТИРХ. В декабре 1933 г. — исполняющий обязанности директора, с января 1934 г. — директор КО ТИРХ, затем КО ТИНРО. В октябре 1937 г. отстранён от должности директора, исключён из ВКП(б): «Руководя рыбохозяйственным научным учреждением на Камчатке, с целью вредительства не внёс ни одного рационализаторского предложения. КО ТИНРО не разработана ни одна тема ни в области добычи, ни в области обработки рыбы, которые помогали бы, содействовали развитию рыбного хозяйства... Имел тесную связь с врагами народа Адамовичем, Тороповым и другими. Являлся теоретическим оруженосцем этих японских шпионов в их вредительской работе. Во всей своей практической работе был носителем вредительской теории

в рыбной науке, теории чётных и нечётных годов...» Репрессий избежал, все обвинения сняты. В 1939–1940 гг. — директор КО Дальрыбы по охране морских богатств рыбы и морского зверя, затем — старший научный сотрудник КО ТИНРО. В годы Великой Отечественной войны организовал стационарные исследования в бассейне реки Озерной и на озере Курильском. Первым в стране начал целенаправленно изучать биологию кижуча, в 1939 г. защитил кандидатскую диссертацию. Внёс большой вклад в изучение биологии тихоокеанских лососей и развитие рыбохозяйственной науки на Камчатке. Скончался в 1946 г.

*Грубишич Антон Семёнович*, первый инструктор по организации активного лова БАОЛ АКО в 1936 г. Родился в 1886 г. в г. Шибеник (Хорватия) в семье садовода (по другим данным, имел дворянское происхождение). Долгое время жил в США, стал специалистом кошелькового, дрефтерного, тралового промысла, построения орудий лова. «Учил нас Грубишь, американец по национальности. И хоть плохо он говорил по-русски, дело своё знал. Так что мы быстро освоили мудрёную профессию сетевязов. С его помощью шили и кошелёк...» (И. Н. Рохлецов, первый матрос камчатского тралового флота). Арестован 16 февраля 1938 г. без предъявления обвинений. 22 октября 1938 г. Особым совещанием при НКВД СССР приговорён к восьми годам лишения свободы. «Враги народа — японо-троцкистские шпионы и вредители, долгое время сидевшие у руководства рыбной промышленности АКО, умышленно задерживали развитие активного лова, несмотря на его огромные перспективы... Поделка орудий лова была поручена завербованному бандой Адамовича некоему Грубишичу» (из приказа по АКО от 4 января 1938 г.). Реабилитирован в 1990 г.

*Гузь Иван Иванович*, руководитель и организатор производства, ветеран рыбной промышленности. Родился 26 июня 1922 г. г. Тихорецке Ростовской губернии в семье рабочего паровозоремонтного завода. В 1948 г. после окончания Астррыбвтуза прибыл на Камчатку и сразу же был назначен главным инженером Сопочного рыбокомбината. Хорошие деловые задатки и организаторские способности позволили ему руководить рядом ответственных участков в бурно развивающейся рыбной промышленности полуострова. С 1951 по 1968 г. последовательно прошёл должности главного инженера рыбокомбината им. С. М. Кирова, главного механика Северо-Камчатского госрыбтреста, старшего инженера технического отдела Камчатского совнархоза, главного инженера Петропавловского рыбокомбината. В 1968 г. назначен

начальником управления, позже генеральным директором производственного объединения мясомолочной промышленности Камчатской области. В 1977 г. возглавил Камчатский филиал ЦПКТБ ВРПО «Дальрыба». Член КПСС с 1960 г. Внёс большой вклад в дело внедрения новой техники и технологии в рыбопромышленное производство. Награждён орденом «Знак Почёта», медалями «За трудовую доблесть», ленинской юбилейной. Скончался 19 октября 1985 г.

*Гусев Виталий Иванович*, старший механик, ветеран УТРФ. Родился в 1939 г. в крестьянской семье. В 1957 г. призван на срочную службу в ВМФ. В составе войсковой части переведён на Камчатку. За боевую службу отмечен знаком «За дальний поход». После демобилизации в январе 1962 г. принят в УТРФ, направлен на СРТ «Ястреб». На промысловых судах «вырос» до старшего механика. Зарекомендовал себя как трудолюбивый, дисциплинированный и грамотный специалист. Опытный практик, постоянно совершенствовал свои знания, вёл наставническую работу с молодёжью. Многократно избирался секретарём судовых партийных организаций. Скончался в июле 1990 г.

*Гуторов Николай Иванович*, ветеран УЖМТП. Родился в 1938 г. в пос. Усть-Камчатск. В 1959 г. после окончания Новосибирского речного училища трудился сменным помощником капитана пассажирских и транспортных судов порта. В 1975 г. назначен капитаном буксирного катера № 96. На протяжении многих лет возглавляемый им экипаж работал в постоянном составе, перевыполнял годовые задания и социалистические обязательства без аварий и нарушений трудовой дисциплины. Зарекомендовал себя как принципиальный специалист, твёрдо отстаивавший своё мнение, активный общественник. Избирался членом парткома порта. Неоднократно отмечен премиями, почётными грамотами и ценными подарками. Награждён орденом «Знак Почёта».

*Гущин Фёдор Никитич*, директор Авачинского рыбокомбината АКО, управляющий промысловым районом. Родился в 1892 г. в с. Верхний Карачан Хопёрского уезда Воронежской губернии в семье крестьянина-бедняка. С восьми лет трудился пастухом. В годы гражданской войны занимался организацией красногвардейских и партизанских отрядов на Украине, был чрезвычайным комиссаром по снабжению войск Южного фронта. На Камчатке — с мая 1933 г., начальник контрольно-инспекторского управления АКО, управляющий Авачинским рыбопромысловым районом. Проявил себя как «один из преданнейших партии

и советской власти бойцов за дело социализма». Трагически погиб 1 июня 1934 г.

*Дегтярёв Виктор Никифорович*, кандидат технических наук, профессор, декан технологического факультета КамчатГТУ. Родился 6 мая 1933 г. в пос. Тумак Зеленгинского района Астраханской области. В 1938 г. переехал с родителями на Камчатку в Шубертовский рыбокомбинат (Усть-Камчатский район). После окончания неполной средней школы начал работать учеником машиниста холодильных установок. В 1948 г. семья переехала в Укинский рыбокомбинат (Карагинский район). Здесь был машинистом холодильных установок, затем три года служил в СА. После демобилизации работал на Петропавловском рыбокомбинате вначале машинистом, затем слесарем технологического оборудования, одновременно учился в школе рабочей молодёжи. В 1961 г. поступил в Дальрыбвтуз (г. Владивосток). После окончания института — инженер Петропавловского рыбокомбината, начальник технического отдела. С 1969 г. — на преподавательской работе в Камчатском филиале Дальрыбвтуза. В 1972 г. защитил диссертацию. С 1973 г. — декан факультетов: технологического, промышленного рыболовства и судовождения, дважды возглавлял механический факультет, затем вновь технологический. Большую часть жизни посвятил подготовке специалистов для рыбной промышленности полуострова и воспитанию молодёжи. Автор многочисленных научных и учебно-методических работ. Скончался 8 февраля 2007 г.

*Дементьев Михаил Владимирович*, один из руководителей рыбной отрасли Камчатки и России. В 1978 г. окончил Астррыбвтуз, по распределению прибыл в г. Петропавловск. Начиная работать матросом в Базе океанического рыболовства. В рыбной промышленности прошёл путь до начальника департамента по рыболовству администрации Камчатской области. В феврале 1997 г. назначен первым заместителем председателя Госкомрыболовства России. Работая на высоком столичном посту, камчатских рыбаков не забывал, отстаивал и продвигал их интересы. «Он не на словах, а на деле понимал, как важно знать и сохранить ресурсы наших морей и много для этого сделал. Особенно для Камчатки. Благодаря ему в 1998 г. были введены дополнительные ограничения на вылов нерки и других лососей для японского дрейфтерного промысла. И в нынешних высоких уловах есть его заслуга» (С. А. Синяков). Скончался 13 декабря 2005 г. в г. Москве.

*Демьяненко Юрий Фёдорович*, капитан дальнего плавания, ветеран рыбопромыслового флота. Родился в 1952 г. В 1972 г. окон-



чил ПКМУ, распределён в УОР, где работал по 1994 г. Начинал с должности матроса-рулевого на БМРТ «Казатин». В 1981 г. стал капитаном-директором судов типа БМРТ. В дальнейшем продолжал работать в рыбной отрасли на различных руководящих должностях. Последние годы жизни руководил рыбопромышленной компанией «Форк». Скончался 19 января 2008 г.

*Диордица Василий Николаевич*, боцман, ветеран рыбопромышленного флота, ветеран труда. Родился в 1938 г. После демобилизации из СА с 1960 г. работал в УТРФ матросом, а с 1985 г. — боцманом на плавбазах. Зарекомендовал себя как хороший моряк и грамотный специалист, активно передававший свой многолетний морской опыт и мастерство молодым морякам. В коллективе УТРФ пользовался заслуженным авторитетом. За высокое профессиональное мастерство награждён орденами Трудовой Славы 3-й и 2-й степеней. Скончался 29 июня 1996 г.

*Долгов Николай Алексеевич*, ветеран рыбной промышленности. Родился в 1914 г. На Камчатке проработал тридцать восемь лет. Был заместителем директора, директором Анадырского, Кихчикского, Хайлюлинского, Анапкинского рыбокомбинатов, рыбозавода «Океанский». За добросовестный труд и заслуги в развитии рыбной промышленности полуострова награждён орденами Ленина, «Знак Почёта», знаком «Отличник социалистического соревнования рыбной промышленности СССР», многими почетными грамотами. Скончался в марте 2001 г. в г. Хабаровске.

*Доний Иван Павлович*, старейший работник рыбной промышленности. Родился в 1906 г. в с. Малиновке Ново-Одесского уезда Николаевской губернии в крестьянской семье. Получил семиклассное образование. Служил в РККА в Туркестане. После демобилизации уехал в Приморье, был трактористом на Покровской машинотракторной станции. На Камчатке с 1931 г., поступил в Кихчикский рыбокомбинат АКО, затем полтора года служил в милиции. В 1933 г. «выдвинут» помощником заведующего базой, вскоре стал заведующим и трудится в этой должности пять лет. В августе 1938 г. приказом по НКРП СССР назначен директором комбината. За образцовое выполнение заданий правительства по снабжению РККА во время Великой Отечественной войны награждён орденом Ленина. В 1946 г. назначен директором рыбокомбината им. Микояна, с 1947 по 1950 г. был директором Шубертовского комбината. В 1951 г. по состоянию здоровья по личной просьбе был назначен заместителем директора меньшего комбината — Пымтинского, но вскоре в возрасте сорока шести лет был вынужден

уйти на пенсию по инвалидности. В 1953 г. переехал с семьёй в г. Петропавловск-Камчатский. В апреле 1956 г. смог вернуться на производство — назначен заместителем директора Петропавловской ЖБФ, но через три месяца вновь вышел на пенсию. Вскоре переехал в Приморье. «Он был общительным, находчивым человеком, с большим уважением относился к людям и их труду, но не терпел безделья и праздности. Он постоянно интересовался жизнью своих рабочих, заходил к ним домой поговорить о жизни, расспросить, что пишут с фронта сыновья. Поэтому всегда был в курсе, как живут люди, что едят, что их волнует, в чём нуждаются». Скончался в 1961 г.

*Добробаба Владимир Николаевич*, капитан дальнего плавания, ветеран УТРФ. Родился 29 июля 1949 г. в г. Ейске Краснодарского края. На Камчатке с 1954 г., жил с родителями в пос. Кировском Соболевского района. В 1964 г. поступил в ПКМУ, по окончании которого в 1969 г. начал работать на промысловых судах УТРФ, прошёл путь от матроса до старшего штурмана. С 1977 г. — капитан. С 2000 по 2004 г. — капитан-наставник, заместитель генерального директора УТРФ по безопасности мореплавания. Почётный работник рыбного хозяйства РФ, отмечен знаком «За безаварийную работу — 20 лет», правительственными наградами. С января 2005 г. — капитан-наставник, главный штурман ООО «Край Земли».

*Дьяконов Константин Константинович*, начальник КМП. Родился 14 августа 1922 г. Окончил судомеханический факультет Ленинградского высшего инженерного морского училища им. адмирала С. О. Макарова, в 1952 г. приехал на Камчатку. Трудиться начал третьим механиком на судах пароходства, был вторым и старшим механиком, затем мастером судоремонта, старшим инженером-технологом, а в 1963 г. назначен начальником судоремонтных мастерских. Был избран секретарём парткома пароходства, выдвинут на партийную работу в Камчатский областной комитет КПСС. С 1971 г. — начальник пароходства. За время его руководства внедрены современные методы обработки судов — пакетирование грузов, контейнерные перевозки, новые технологии в судоремонте, появились хозрасчётные эксплуатационные группы, реконструированы причалы, введена в строй помольная установка, что дало возможность перевозить вместо цемента клинкер, появился информационно-вычислительный центр. Скончался в 1979 г.

*Егельский Иван Павлович*, заслуженный ветеран ПМТП, докер-механизатор 1-го класса, крановщик высшей квалификации,

почётный работник Морского флота СССР. Родился 13 апреля 1930 г. В порту с 17 июля 1959 г., один из лучших производственников, воспитатель молодых специалистов. В 1961 г. присвоено звание ударника коммунистического труда. В 1967 г. признан лучшим портовым рабочим ММФ СССР. Неоднократно добивался звания «Победитель социалистического соревнования, награждён знаком «Ударник десятой пятилетки». Активный общественник, дважды избирался членом ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота, член сборной команды Добровольного спортивного общества «Водник» по шахматам. Награждён орденом Трудового Красного Знамени.

*Житниковский Франц Климович*, ветеран ПМРП. Родился в 1913 г. В порту с 1949 г., грузчик, с 1962 г. — заготовитель такелажа грузового района. Зарекомендовал себя как добросовестный и исполнительный работник. Один из первых ударников коммунистического труда на предприятии. Заносился на Доску почёта и в Книгу почёта порта. Награждён орденом Трудового Красного Знамени.

*Жихарев Николай Кузьмич*, ветеран ПМТП. Родился 28 августа 1922 г. в с. Маслова-Пристань Шебекинского района Белгородской области. Окончил школу-семилетку, с 1936 по 1939 г. учился в Щигровском землеустроительном техникуме, но учёбу не завершил. В 1953 г. возглавил первый грузовой район порта. С декабря 1970 по март 1978 г. — начальник коммерческого отдела. Неоднократно поощрялся администрацией.

*Жуков Анатолий Николаевич*, судомеханик, ветеран КРФ и БРХФ. Родился в 1934 г. После окончания ПКМУ в 1957 г. распределён в КРФ. На судах этого флота прошёл трудовой путь от моториста до старшего механика. С 1970 г. трудился групповым механиком, с 1980 г. — заместителем начальника механико-судовой службы. Зарекомендовал себя как высококвалифицированный специалист, умелый руководитель, опытный наставник молодых механиков. Скончался 27 октября 1989 г.

*Жуков Юрий Тарасович*, директор СРЗ «Фреза», ветеран рыбной промышленности. Родился 21 апреля 1937 г. в г. Херсоне. На Камчатке с 1947 г. В 1961 г., после окончания Николаевского кораблестроительного института им. адмирала С. О. Макарова, прибыл на «Фрезу», где за тридцать четыре года прошёл путь от мастера до директора завода. Член КПСС с 1964 г., член президиума Камчатского областного комитета КПРФ. Избирался депутатом Законодательного собрания Камчатской области, где с 1995 по

1998 г. возглавлял комитет по бюджету, финансам, налоговой и кредитной политике. Награждён орденом «Знак Почёта» и ленинской юбилейной медалью. Зарекомендовал себя как опытный руководитель и умелый организатор производства. Скончался 4 декабря 1998 г.

*Жуликов Борис Романович*, ветеран камчатского портового хозяйства. Родился в 1912 г. В 1931 г. по призыву ЦК ВЛКСМ в числе четырёхсот добровольцев прибыл в г. Петропавловск-Камчатский. Отсюда в составе комсомольского отряда направлен в пос. Усть-Камчатск на РКЗ № 1. Здесь приобрёл специальность судового моториста. С 1934 г. — в Петропавловском порту АКО, моторист катера, механик флота, начальник механических мастерских, главный инженер, начальник ПМРП. В 1957 г. перешёл в ПМТП, где возглавил коллектив портофлота. В октябре 1972 г. ушёл на пенсию. Награждён двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденами Красной Звезды и «Знак Почёта», медалями.

*Заварин Олег Антонинович*, капитан дальнего плавания, один из руководителей камчатских рыбопромышленных предприятий. Родился в Приморье 5 марта 1931 г. В 1948 г. поступил на судоводительское отделение Владивостокского морского рыбопромышленного техникума, по окончании которого в 1951 г. получил квалификацию штурмана дальнего плавания и направление в г. Петропавловск-Камчатский в УТФ. В 1951—1954 гг. — третий, второй и старший помощник капитана парового траулера «Гага». В 1954 г. назначен капитаном СРТ «Северянин», в 1957 г. — капитаном парохода «Барнаул». С 1960 г. — капитан-директор первой камчатской современной плавбазы с охлаждаемыми трюмами «Ламут». В 1968 г. при разделении флотов перешёл в УОР, назначен начальником службы безопасности мореплавания. В 1971—1973 гг. — заместитель начальника УОР, затем до 1977 г. начальник БРХФ. С 1977 по 1985 г. — первый заместитель начальника КРП, затем покинул Камчатку, став представителем СССР по рыболовству в Новой Зеландии. После выхода на пенсию по настоящее время живёт в г. Москве.

*Завадевкин Пётр Владимирович*, капитан дальнего плавания, знатный рыбак Камчатки (17 января 1979 г.). Родился 11 июля 1937 г. в с. Звенигородка Приморского края в семье колхозника. После окончания школы-семилетки поступил в Находкинскую мореходную школу. В ноябре 1955 г. распределён на Камчатку в УТФ. Трудиться начал третьим помощником капитана СРТ «Кречет». В 1960—1962 гг. учился на курсах штурманов дальнего

плавания при ШУККПС. В 1963 г. назначен капитаном СРТ «Ропша», затем возглавлял экипажи СРТ «Лосось», СРТР «Шубертово», СРТМ «Расцвет», СТ «Важгорск», «Снежное». На этих судах показывал образцы высокопроизводительного труда. В 1974 г. присвоено звание «Ветеран УТРФ». В 1975 г. назначен заместителем начальника Охотоморской промысловой экспедиции. После ухода с промыслового флота по состоянию здоровья до конца жизни трудился сменным капитаном в ПМРП. Награждён орденами Трудового Красного Знамени, «Знак Почёта», ленинской юбилейной медалью, медалью «Ветеран труда», знаком ЦК ВЛКСМ «Наставник молодёжи», занесён на Доску почёта УТРФ. Пользовался большим авторитетом и уважением среди плавсостава. Скончался 14 мая 1996 г., похоронен в г. Петропавловске-Камчатском.

*Закхеев Сергей Леонидович*, капитан дальнего плавания, капитан рыболовного траулера «Восток» УТФ. Родился 8 сентября 1913 г. В 1934 г. окончил Одесский морской техникум. Участник Великой Отечественной и советско-японской войн, защищал Одессу, Севастополь, освобождал Южный Сахалин. На Камчатке с конца 1940-х гг. На паровом траулере «Восток» добывался высоких уловов, экипаж траулера постоянно перевыполнял плановые задания. Так, в 1951 г. он добыл 144 000 пудов рыбы, или вдвое выше нормы. «В тяжёлых условиях работы в открытом океане своей энергией и инициативой обеспечивает систематическое выполнение установленных государственных планов» (Ш. Г. Надибаидзе). Погиб вместе с судном и экипажем 12 января 1952 г. от взрыва плавающей мины. В его честь в 1952 г. назван СРТ-300 «Капитан Закхеев». В г. Петропавловске-Камчатском имеется «Улица капитана Закхеева».

*Зарубин Борис Николаевич*, политработник, ветеран КРФ и БРХФ. Родился 12 августа 1926 г. в дер. Ивановка Ядринского района Чувашской АССР. Из крестьян. Член ВКП(б) с января 1950 г. В 1933 г. поступил учиться в среднюю школу, окончил восемь классов. С 1941 г. — матрос-рулевой Верхневолжского речного пароходства, трудился до октября 1943 г. Затем до 1944 г. — курсант учебного отряда подводного плавания Тихоокеанского флота. С ноября 1944 г. служил в 3-м Отдельном дивизионе подводных лодок Петропавловской военно-морской базы. Участник войны с Японией. Демобилизован в ноябре 1950 г. Был председателем Воротынского райкома Добровольного общества содействия флоту в Горьковской области. По вызову воинского командования прибыл в Петропавловск. Начал работать в КРФ, где трудился

более сорока лет. С декабря 1951 по май 1952 г. — инструктор политотдела, затем первый помощник капитана парохода «Ительмен». В феврале 1954 г. избран председателем базового комитета моряков КРФ, был секретарём парткома флота. Активный пропагандист политических знаний. «Везде, где бы ни работал, он проявлял хорошие деловые качества, ответственность, инициативность, исполнительность, прививал молодёжи чувства патриотизма, сознание общественного долга, уважения к товарищам, внимания к людям». Длительное время, в том числе и после ухода на пенсию, возглавлял совет ветеранов войны и труда предприятия. Награждён медалями «За победу над Японией», «За трудовую доблесть», орденом Отечественной войны 2-й степени. Скончался в 1999 г.

*Захаров Виктор Николаевич*, специалист промышленного рыболовства, ветеран УТРФ. Отдал флоту рыбной промышленности почти тридцать пять лет, из них более двадцати семи проработал на промысловых судах УТРФ матросом, мастером, старшим мастером добычи. Затем был заместителем директора по добыче ООО «УТРФ-Краб», инженером ООО «Диомид», начальником отдела добычи ОАО «УТРФ-Камчатка». Скончался в ноябре 2004 г. на пятьдесят восьмом году жизни.

*Зеньков Владимир Петрович*, капитан дальнего плавания, ветеран КРФ. Родился в 1909 г. В 1932 г. окончил Владивостокский морской рыбопромышленный техникум. В АКОФлоте с февраля 1935 г., старший помощник капитана парохода «Чавыча» под командованием А. И. Щетининой. В 1938 г. — капитан парохода «Щорс». Участник Великой Отечественной войны. В 1947 г. перегонял на Камчатку из Германии трофейный пароход «Барнаул». В 1951—1959 гг. — капитан пароходов «Щорс», «Эскимос». В 1961 г. — начальник морской инспекции УТРФ, затем до 1971 г. был начальником Дальгосрыбфлотинспекции по Камчатскому бассейну.

*Зибуков Геннадий Степанович*, бригадир докеров-механизаторов ПМТП, почётный работник Морского флота СССР. Родился 25 декабря 1939 г. в дер. Малая Каморчога Манского района Красноярского края. Окончил школу-семилетку. В порту трудился с 18 декабря 1962 по июль 1998 г. Его бригада постоянно перевыполняла плановые задания и собственные обязательства, много раз признавалась лучшим коллективом предприятия. С планом десятой пятилетки она справилась за три года и девять месяцев, взяла обязательство переработать до конца 1975 г. ещё 180 тыс. т грузов. Это обещание было досрочно выполнено. Неоднократно

поощрялся за трудовые достижения, отмечен пятью правительственными наградами, в том числе орденом «Знак Почёта». Скончался 16 июля 1998 г.

*Злобин Николай Алексеевич*, капитан, ветеран колхозного рыболовецкого флота. Родился 25 декабря 1938 г. в Целинном районе Алтайского края. В 1958 г. окончил УКК ГКРП по специальности «Судовождение» и начал трудовую деятельность. С 1965 г. трудился в Камчатрыбколхозобъединении. В 1985 г. заочно окончил ПКМУ, получил квалификацию техника-судоводителя. Капитан судов типа РС-300 с 17 мая 1976 г. Командовал сейнерами «Нара», «Классный», «Умный», «Агрыз». За высокие трудовые показатели неоднократно награждался почётными грамотами Союза рыболовецких колхозов России. Скончался 14 августа 2007 г.

*Злыдников Александр Анатольевич*, капитан дальнего плавания, почётный работник рыбного хозяйства РФ. Родился 20 марта 1956 г. В 1971 г. поступил в ПКМУ, после окончания которого в 1976 г. пришёл в УОР четвёртым помощником капитана БМРТ. В 1988 г. утверждён в должности капитана-директора. В 1997 г. перешёл на работу в ООО «Край Земли» в качестве капитана-наставника, с 2002 г. — начальник службы мореплавания.

*Зорбиди Валентин Николаевич*, кандидат технических наук, доцент, ветеран КМП. Родился 14 июня 1937 г. в г. Прохладном Кабардино-Балкарской АССР в рабочей семье. В 1955 г. начал трудиться учеником токаря на Одесском судостроительном заводе. С 1955 по 1961 г. учился в ОИИМФ на кораблестроительном факультете. На Камчатке с 1961 г., инженер конструкторского бюро пароходства, с 1962 г. — старший инженер Экспедиционного отряда аварийно-спасательных и подъёмно-технических работ. В 1965 г. — главный инженер ЭО АСПТР, с 1971 г. — главный инженер, с 1975 г. — директор СРЗ КМП. В 1967 г. окончил судомеханический факультет ДВВИМУ. Затем там же окончил аспирантуру, защитил кандидатскую диссертацию. Участник и руководитель многих аварийно-спасательных операций. Впервые на Камчатке в сложных климатических условиях по разработанным им технологиям производились подводные ремонты корпусов и винто-рулевых комплексов судов, донно-заборной арматуры, впоследствии нашедшие широкое применение на транспортном и рыбопромысловом флотах. Вложил много сил в создание технической базы камчатского судоремонта. Автор книг «Аварийно-спасательные и судоподъёмные операции» (1976), «Организация и технология подводного судоремонта» (1978, совместно

с Н. М. Мадятовым), ряда научных работ, нескольких изобретений. Член КПСС с 1964 г. Избирался членом парткома парходства и судоремонтного завода, Ленинского райкома КПСС г. Петропавловска-Камчатского. С 1979 г. в качестве совместителя работал доцентом кафедр промышленного рыболовства и судовождения, судовых силовых установок в Камчатском филиале Дальрыбвтуза. В 1982 г. присвоено учёное звание доцента. Последние годы жизни трудился деканом судомеханического факультета ПКВИМУ. Скончался 29 августа 1988 г.

*Иваницкий Вячеслав Михайлович*, ветеран камчатской журналистики и рыбной промышленности, краевед. Родился в октябре 1937 г. на Украине, в с. Пески Козельщинского района Полтавской области. В 1960 г. окончил исторический факультет Ужгородского университета, в этом же году прибыл на Камчатку. Работал директором и учителем Пымтинской средней школы на западном побережье полуострова. В студенческие годы был участником литературного клуба, публиковался в газетах. Это помогло в дальнейшей жизни: вскоре начал работать в многотиражной газете «За высокие уловы» УТРФ. В январе 1962 г. отправился в первую журналистскую командировку в море в Бристольский залив под Аляской. «Мне запомнился сильнейший шторм, от которого вся экспедиция ушла во льды. Капитан отправил нас на другой пароход, который собирался в порт. Так, мы по льду шли пешком километра три, а подо льдом — четыре километра глубины! И когда на танкере уже подходили к Усть-Камчатску, попали в двенадцатибалльный шторм! Мы в своей каюте над кроватями, как в невесомости, зависали. Это было настоящее знакомство с морем!» Затем работал в областной газете «Камчатская правда», был первым помощником капитана, а в октябре 1968 г. назначен главным редактором газеты «За высокие уловы» (впоследствии «Рыбак Камчатки»). На этом посту трудился четверть века — дольше всех своих предшественников и преемников. За годы работы создал галерею портретов рыбаков-современников, активно пропагандировал значимость рыбацкого труда. В 1990 г. опубликовал документальную повесть «Жил отважный капитан», посвящённую одному из организаторов рыбной промышленности Дальнего Востока А. И. Дуднику. В 1994 г. оставил пост главного редактора. Лауреат журналистской премии им. В. Кручины, награждён медалью «Ветеран труда». Ныне живет в г. Петропавловске-Камчатском.

*Иваницкая Жанна Фёдоровна*, ветеран морского и рыбохозяйственного образования Камчатки, старейший преподаватель выс-



шей школы полуострова, доцент кафедры физики КамчатГТУ. Родилась 24 июля 1939 г. на ст. Апостолово Днепропетровской области на Украине в семье железнодорожника. Окончила среднюю школу в г. Ужгороде Закарпатской области, физико-математический факультет Ужгородского государственного университета. В 1961 г. направлена на Камчатку. С 1961 по 1965 г. — преподаватель физики и математики ПКМРПТ. С 1965 г. — в КФ Дальрыбвтуза, ассистент, старший преподаватель, доцент кафедры физики. За это время филиал последовательно преобразован в ПКВИМУ, ПКВМУ, КГАРФ, КамчатГТУ. Обучалась на ФПК в Киевском, Новосибирском, Минском и Ленинградском государственных университетах, где прошла хорошую школу преподавательской и научной работы. В 2004 г. присвоено учёное звание доцента. Автор нескольких десятков научных и учебно-методических работ, в том числе лабораторных практикумов по механике, электромагнетизму, электромагнитным колебаниям, квантовой теории излучения и поглощения. Участник создания лабораторной базы кафедры, разработке методики проведения лабораторных и экспериментальных работ. За более чем полвека работы в области образования подготовила несколько поколений инженеров для рыбохозяйственного комплекса Камчатки. Среди её учеников — люди, составившие славу рыбной промышленности полуострова: Герой Социалистического Труда Г. В. Мещеряков, капитан-орденоносец П. А. Рязанов, многие современные руководители предприятий. По отзывам студентов, «очень требовательный и принципиальный человек, строгая, но справедливая. Даёт хорошие знания». Житейский принцип: «Уважающий себя человек не экономит на собственном фундаменте — знаниях». Многократно отмечена почётными грамотами, благодарностями. Награждена медалью «Ветеран труда». Живёт в г. Петропавловске-Камчатском.

*Иванченко Юрий Иванович*, ветеран рыбной промышленности. Прибыл на Камчатку в 1968 г., начал работать механиком Озерновского рыбокомбината. Позже стал директором Усть-Хайрюзовского рыбо-крабokonсервного завода, а затем возглавил один из отделов КРП. В течение длительного времени отстаивал интересы Тигильского района в представительстве Корякского автономного округа в г. Петропавловске-Камчатском. Присвоены звания «Отличник рыбной промышленности» и ветеран труда. Награждён орденом «Знак Почёта». Скончался в сентябре 2006 г.

*Ивачев Анатолий Прокопьевич*, капитан дальнего плавания, ветеран рыбопромыслового флота. Родился 9 апреля 1947 в г. Бодайбо

Иркутской области. С 1964 по 1969 г. учился в ПКМУ, где получил квалификацию техника-судоводителя. На протяжении тридцати лет, с 1969 по 1996 г., работал матросом, вахтенным, старшим помощником капитана, капитаном-директором на судах УТРФ. С 1996 г. — морской лоцман лоцманской службы государственной администрации ПМРП. Скончался 20 мая 2004 г.

*Игнатенко Виктор Григорьевич*, главный инженер УПФ КМПО. Родился в 1940 г. В 1958 г. окончил Вилковскую мореходную школу, направлен в УМАР ГКРП, где двадцать лет трудился мотористом, сменным механиком, старшим и главным механиком на плавбазах. Зарекомендовал себя специалистом с глубокими знаниями и большим практическим опытом. В 1978 г. выдвинут на должность начальника механико-судовой службы, а затем главного инженера УПФ КМПО. На этих ответственных должностях проявил высокий профессионализм, умение решать сложные производственные задачи. Награждён орденом Дружбы народов, медалями. Скончался 18 января 1989 г.

*Ильин Владимир Сергеевич*, ветеран рыбной промышленности. Родился 1 мая 1949 г. в г. Ярославле. В 1971 г. окончил Калининградский технический институт рыбной промышленности и хозяйства, направлен на Камчатку. С ноября 1971 г. — в УОР, мастер обработки, затем заведующий производством БМРТ «Опала». С 1978 по 1982 г. — главный инженер-технолог БОР. С 1982 по 1986 г. трудился начальником производственного отдела КРП. С января 1986 по май 1994 г. — заместитель начальника БТФ, с 1994 по 2002 г. — заместитель генерального директора ЗАО «Камчатимпэкс». Скончался 11 ноября 2004 г.

*Ильин Иван Алексеевич*, ветеран рыболовецкого колхозного строительства. Родился 8 декабря 1914 г. в Саратовской губернии. Участник Великой Отечественной войны. После войны приехал на Камчатку. С 1960 по 1971 г. возглавлял правление Камчатского облрыбколхозсоюза. За годы его руководства рыболовецкие колхозы области превратились из мелких хозяйств в крупные рыбопромышленные предприятия, оснащённые современным флотом, в том числе БМРТ. Заново построен ряд посёлков городского типа, созданы межколхозные предприятия, выращены многочисленные кадры специалистов. Колхозная добыча рыбы удвоилась. После выхода на пенсию уехал на материк. Скончался в апреле 1998 г.

*Ильяшенко Евгений Васильевич*, заместитель директора-распорядителя АКО в 1932—1935 гг. Родился в 1887 г., окончил реальное училище. В 1906—1911 г., будучи студентом Томского

технологического института, участвовал в революционном движении. В 1907 г. был арестован, с 1911 по 1913 г., будучи «навсегда» исключенным из института, отбывал ссылку в Якутской и Амурской областях, работал на золотых приисках. В 1914 г. призван в Императорскую Русскую Армию как прапорщик запаса. Принимал активное участие в революциях: Февральской в г. Томске и Октябрьской на Западном фронте. В 1918 г. добровольно вступил в РККА, участвовал в формировании красногвардейских и партизанских отрядов. В мае 1918 г. при чехословацком мятеже был оставлен в г. Томске для «прикрытия отступающих совучреждений, по занятии Томска белыми посажен в тюрьму». Освобождён Красной Армией в 1919 г. Член ВКП(б) с 1919 г. До 1922 г. служил в Военведе губернским военкомом, помощником начальника снабжения округа, помощником командарма. С 1922 г. — на хозяйственной работе. Три года пробыл за границей как ответственный работник Наркомвнешторга, сотрудник Госплана СССР. Перед переводом на Камчатку был помощником директора на заводе им. Владимира Ильича. В Петропавловск прибыл в начале февраля 1932 г. на пароходе «Якут».

*Кабанов Евгений Николаевич*, капитан дальнего плавания, один из руководителей рыбопромышленной отрасли Камчатки. Родился 21 августа 1952 г. В 1974 г. окончил ПКМУ, направлен в УОР, где прошёл путь от матроса-рулевого до капитана-директора БАТМ. В 1987 г. руководимый им экипаж занесён в «Летопись трудовых свершений Камчатской области» и на областную Доску почёта. В 1988 г. избран делегатом XIX Всесоюзной партийной конференции, в 1989 г. — народным депутатом СССР, работал в составе правительственной комиссии по подготовке и подписанию Международной конвенции по сохранению морских биоресурсов в центральной части Берингова моря. В 1997 г. назначен начальником департамента по рыболовству администрации Камчатской области. С августа 2005 г. — советник главы Петропавловск-Камчатского городского округа. В настоящее время трудится в ЗАО «Камчатимпэкс». Награжден почётной грамотой ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ, дипломом МРХ СССР и ЦК отраслевого профсоюза за победу во Всесоюзном соревновании, медалями Министерства обороны, «300 лет Российского флота», «Ветеран труда». За развитие военно-шефских связей дважды отмечен именованным холодным оружием.

*Казанков Анатолий Васильевич*, радиоспециалист, ветеран флота и рыбной промышленности. Родился 7 сентября 1935 г. в станице

Ходыженская Азово-Черноморского края в крестьянской семье. В 1939 г. семья, спасаясь от нищеты, завербовалась на Камчатку. Путь до окончательного пункта назначения — Карагинского рыбокомбината — занял несколько месяцев. В 1951 г. окончил школу-семилетку и поступил в УКК ГКРП на курсы радиотелеграфистов. Осенью 1952 г. вернулся в комбинат. В 1953 г. призван в СА, служил в войсках воздушного наблюдения, оповещения и связи. После демобилизации принят на работу в радиослужбу ГКРП, направлен на радиостанцию пос. Корф. Избирался вторым секретарём Карагинского райкома ВЛКСМ, приглашался на партийную работу, но остался в специальности. В 1961 г. переехал в г. Петропавловск-Камчатский, некоторое время трудился в радиоцентре КРП, затем перешёл в плавсостав УТРФ. Был радиооператором и начальником радиостанции на плавбазах «Ламут», «Советская Камчатка», «Чукотка», «50 лет Октября», «Северный Полюс», «Комсомольск-на-Амуре», промысловых судах СРТР-800 «Городок», СТР «Сегозеро» и других. С 1979 г. до последних дней жизни — старший диспетчер смены радиоцентра КРП. Принимал активное участие в развитии и оптимизации сети радиотелефонного обмена «берег-море», позволявшей вести, в том числе, и переговоры с родными, что было особенно важно для рыбаков, пребывавших в длительных рейсах. Внедрял систему автоматизированной подачи судовых суточных донесений. Обладал широким техническим кругозором и филигранной скоростной техникой манипуляции. Скончался 6 июня 1997 г. в г. Петропавловске-Камчатском.

*Калашников Пётр Григорьевич*, судомеханик, ветеран рыбопромыслового флота. Родился в 1933 г. Окончил Находкинскую мореходную школу, работал машинистом и механиком на различных судах рыболовецкого колхоза «Посъет» Приморского края. С 1951 по 1961 г. был старшим механиком на судах УТРФ, затем — инженером-технологом СРЗ «Фреза». С 1961 г. до ухода на пенсию в 1988 г. добросовестно трудился на различных должностях в КМПО. Зарекомендовал себя как грамотный, инициативный специалист-судоремонтник, внимательный механик-наставник механико-судовой службы. Скончался 6 февраля 1995 г.

*Калькаев Виктор Иванович*, председатель рыболовецкого колхоза «Путь Ленина» Усть-Камчатского района Камчатской области. Родился в 1938 г. Окончил Сахалинское мореходное училище, по распределению прибыл в пос. Усть-Камчатск, где трудился в УКМТП. Становление этого предприятия при его участии «с натуры» описано в романе камчатского писателя В. Золотова «Земля

горячая». По службе продвинулся до капитана порта. В 1978 г. избран председателем колхоза «Путь Ленина», ставшего одним из передовых на Камчатке. Хозяйство активно развивало прибрежное рыболовство, новые районы лова, собственную ремонтную базу, создало мощное подсобное хозяйство на две тысячи голов свиней, начало строительство благоустроенных коттеджей для колхозников. Неоднократно избирался членом бюро райкома, членом обкома КПСС, депутатом районного Совета, отмечен правительственными наградами и почётными грамотами. Скончался в феврале 2004 г. в г. Твери.

*Каманин Владимир Иванович*, инженер экспериментального конструкторского бюро промысловой разведки КРП. Родился 20 июля 1937 г. в г. Астрахани. Окончил Астррыбвтуз. Вместе с инженером Ю. А. Шевченко в 1965 г. сконструировал новый разноглубинный трал, испытанный на СРТ «Карага» промысловой разведки. 19 февраля судно вышло в море для проведения очередной серии испытаний. Оно попало во власть сильного циклона и затонуло вместе со всем экипажем недалеко от острова Уташуд 21 февраля 1966 г. Тело инженера найдено в каюте на глубине 35 метров, поднято и похоронено на родине. Трал конструкции Каманина и Шевченко в 1968 г. был представлен на международной рыбопромышленной выставке в г. Ленинграде и получил премию. Организационный комитет Всесоюзной выставки технического творчества молодёжи наградил разработчиков дипломом и знаками лауреата, Главный комитет ВДНХ СССР отметил их серебряной медалью и премией. По ходатайству КРП и при поддержке министра рыбного хозяйства СССР А. А. Ишкова на астраханской судовой верфи им. С. М. Кирова в июне 1967 г. были построены два судна типа РС-300 проекта 388М, названные в честь погибших инженеров. Но их отправили не на Камчатку, а передали рыболовецкому колхозу «Прогресс» из Ленинградской области.

*Канцибер Григорий Алексеевич*, капитан дальнего плавания. Родился 1 августа 1949 г. в с. Сулгунь Кокчетавской области. На Камчатку прибыл в 1966 г., поступил в ПКМУ, которое окончил в 1971 г. Направлен в УТРФ. Капитан с 1979 г. С января — капитан-директор МФТ «Иоланта» ЗАО «Камчатимпэкс». «Когда я пришёл на флот, СРТМ казались последним словом техники. Сегодня (в 1986 г. — С. Г.) они едва ли не самые старые суда. А ведь прошло всего пятнадцать лет. На смену фишлупам пришли цветные эхолоты, акустика кругового обзора, спутниковая навигация, автоматика в машинном отделении... На семидесятые

годы пришлось и освоение одного из наиболее сложных видов промысла — кошелькового. Кто сегодня преуспел в кошельковом промысле иваси? Капитаны, которые начинали лет пятнадцать назад матросами и третьими штурманами... Почему? Да, наверное, потому, что этот вид лова требует много энергии и риска — качеств, присущих в первую очередь молодым». Награждён знаком ЦК ВЛКСМ «Трудовая доблесть», медалью «За трудовую доблесть». Дважды избирался в областной Совет народных депутатов. Погиб 15 сентября 1995 г. при исполнении служебных обязанностей. Его именем названо промысловое судно.

*Каплун Владимир Давыдович*, ветеран рыбной промышленности, директор Петропавловской ЖБФ. Родился в 1904 г. На Камчатке с 1939 г., инспектор-технолог, директор РКЗ Озерновского рыбокомбината АКО. В 1941 г. перешёл работать в рыбную инспекцию по качеству, а в 1947 г. назначен начальником Камчатского управления государственной инспекции по качеству товаров и торговли по РСФСР. На этой должности оказал рыбной промышленности большую помощь в деле повышения качества рыбной продукции. В 1960—1979 гг. руководил Петропавловской ЖБФ. При его непосредственном участии была произведена полная реконструкция основных производственных цехов, построены новые здания и причалы, установлено современное автоматическое оборудование, впервые внедрены процессы лакировки и эмалировки жести. Одновременно на фабрике действовал лучший в Петропавловске цех рыбной кулинарии. Отличался активной жизненной позицией и высокими человеческими качествами, пользовался большим уважением коллектива. Отмечен рядом правительственных наград. Скончался 3 июля 1995 г.

*Карабанов Абасс Исмаилович*, боцман, ветеран рыбопромыслового флота. Родился в 1925 г. в Мордовии. Пришёл на флот семнадцатилетним юношей — с 1942 г. трудился матросом на судах Кработреста (г. Владивосток). Участник Второй мировой войны. С 1946 г. и до последних дней жизни трудился боцманом на судах флота рыбной промышленности Камчатки, в том числе БМРТ «Хайрюзово» УОР. За трудовые успехи награждён орденом Ленина, ленинской юбилейной медалью. Зарекомендовал себя как замечательный труженик моря, лучший боцман управления, умелый воспитатель и наставник молодёжи, подготовивший десятки опытных судоводителей, боцманов и матросов. Скончался 7 августа 1974 г.

*Караченков Александр Дмитриевич*, начальник УКМТП, ветеран морского флота. Родился в 1937 г. В 1958 г. окончил ОИИМФ,

молодым специалистом приехал на Камчатку, где прожил до 1980 г. Получил направление в пос. Усть-Камчатск, где строился новый морской торговый порт, второй по величине и значению на полуострове. Прошёл служебную лестницу от инженера ремонтно-строительной конторы, заместителя начальника по строительству до начальника порта. При нём порт достиг своего расцвета. В Усть-Камчатске был построен портовской микрорайон, появились Дом культуры моряков, спортивный зал «Водник», столовые, кафе-ресторан. Быстроходные суда типа «Заря» обеспечивали связь с населёнными пунктами долины реки Камчатки, а два паромных дизель-электрохода — переправу через протоку Озерную. Грузённые на причалах порта лесом и рыбопродукцией теплоходы отправлялись в дальневосточные и иностранные порты. Заработная плата и бытовые условия на предприятии были самыми высокими в Усть-Камчатске. Скончался в марте 2004 г. в г. Орле.

*Карев Иван Степанович*, капитан дальнего плавания, ветеран КРФ и УТРФ, один из старейших камчатских моряков. Родился 29 августа 1912 г. В 1936 г. начал трудиться в первом рыбопромысловом флоте полуострова — БАОЛ АКО. В 1949 г. участвовал в перегоне на Камчатку теплохода «Оленск». В 1951 г. окончил ШУККПС. С 1955 г. возглавлял экипажи парохода «Рылеев», теплохода «Шелихов», транспортно-холодильного судна «Елизово». В 1968 г. вышел на пенсию, переехал в Приморье.

*Каргашин Евгений Викторович*, капитан дальнего плавания, ветеран рыбопромыслового флота. Родился в 1947 г. В 1969 г. окончил ПКМУ, направлен в УОР четвёртым помощником капитана на БМРТ «Ительмен», через два года «дорос» до второго, затем до старшего помощника капитана БМРТ «Зарубино». В 1975 г. назначен капитаном-директором БМРТ «Пётр Овчинников», затем командовал БМРТ «Кушка». «Решить поставленные в рейсе задачи можно только при условии, что на судне будет создан сплочённый, целеустремлённый коллектив. Для этого надо заинтересовать людей. Чем? Чёткой организацией труда и надёжным заработком. Одно вытекает из другого и взаимосвязано. И не надо думать, что рыбака, прежде всего, интересуют деньги. Это важно, да, но сам не раз слышал, как делились новостями рыбаки разных экипажей: “А мы переходящее Красное знамя взяли или выпел «Дальрыбы»”. И уже потом — “на пай вышло...”» БМРТ «Кушка» брал за рейс в среднем по десять тысяч тонн сырца, стал победителем соцсоревнования среди судов этого типа в десятой пятилетке. Позже работал на БАТМ «Соколово», «Бакланово»,

«Байковск», «Хотин». Делегат XXVII съезда КПСС. Награждён медалью «За трудовую доблесть».

*Кириллов Василий Никифорович*, первостроитель и заслуженный ветеран ПМТП, участник трудового фронта, почётный работник Морского флота СССР. Родился 28 марта 1916 г. в Мордовии, получил трёхклассное образование. В порту трудился с 20 декабря 1943 по июль 1965 г., был рядовым строителем, бригадиром копровщиков (их иногда называли «закоперщиками») и шоферов, крановщиком порталных кранов, старшим крановщиком, механиком. В 1944 г. возглавил одну из первых на строительстве порта комсомольско-молодежных бригад. Она быстро стала лучшей в Камчатморстрое, многократно перевыполняя нормы выработки. Газета «Камчатская правда» в 1944 г. писала: «Задание августа бригада тов. Кириллова выполнила на 349 %». Бригадир говорил: «Лишнюю минуту не отдохнём — зато больше сделаем». В 1952 г. признан лучшим работником предприятия. Награждён медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», «За трудовую доблесть», «За победу над Японией». Скончался 20 июля 1965 г. В 1966 г. по инициативе ветеранов предприятия морскому буксиру портофлота ПМТП № 1213 присвоено имя «Василий Кириллов».

*Кибирев Василий Дмитриевич*, инженер-технолог, ветеран рыбной промышленности. Родился в 1940 г. После окончания Дальрыбвтуза с 1966 по 1999 г. проработал мастером обработки, помощником капитана по производству, инженером-технологом на судах УТРФ и БОР, а с 1986 по 1999 г. — ведущим инженером КРП. Скончался в июне 2001 г.

*Ким Иль*, ветеран рыбохозяйственной отрасли, заслуженный работник рыбного хозяйства РСФСР, начальник конвенционного отдела Камчатрыбвода. Родился 6 марта 1926 г. в Корее в семье врача. После окончания школы приобрёл специальность горного инженера. В годы Второй мировой войны насильно мобилизован в японскую армию (Корея находилась под оккупацией Японии). В боях не участвовал, после окончания войны вернулся домой. В 1946 г. по оргнабору в числе многих корейцев прибыл на Камчатку в Пымтинский рыбокомбинат. Был обработчиком, бригадиром, бухгалтером. Выучил русский язык, в совершенстве знал японский, родной для него. Владел английским и китайскими языками. Использовался как переводчик в работе с пленными японцами. Остался на Камчатке. В 1960 г. назначен бухгалтером-ревизором в УТРФ, переехал в г. Петропавловск-Камчатский.



Через год перешёл в трест «Камчатстрой», в 1965 г. — в конвенционный отдел Камчатрыбвода, контролировавший рыбный промысел в открытых водах Тихого океана, а с 1976 г. — в двухсотмильной экономической зоне СССР. Назначен государственным инспектором-переводчиком. В 1975 г. возглавил конвенционный отдел и руководил им более десяти лет. За это время отдел провёл более сорока тысяч проверок иностранных судов, выявил более шестисот случаев нарушения правил рыболовства, взыскал с виновников более двенадцати миллионов инвалютных рублей штрафов. «При всей своей внешней мягкости он мог быть очень жёстким, когда отстаивал интересы государства. При этом любые ситуации имел сглаживать в официальных рамках. Что бы не происходило, со стороны японских экипажей никогда не было открытых конфликтов, саботажа. Японцы, как и все азиаты, уважают только силу. Ким не производил впечатления физически сильного человека. Но внутреннюю силу в нём чувствовали сразу...» (К. А. Маренин). Пользовался огромным авторитетом и уважением у коллег и руководства, иностранных партнёров. «И лучшим свидетельством авторитета этого человека среди японских рыбаков служит то, что они называют его Ким-сенсей — то есть учитель, наставник...» (С. И. Вахрин). С конца 1980-х гг. — персональный пенсионер областного значения, но продолжал трудиться до семидесятипятилетнего возраста. Награждён орденом «Знак Почёта». Скончался в сентябре 2005 г.

*Ким Ген Нюн*, бригадир-старшина тресколовного кавасаки Тарьинской базы Авачинского рыбокомбината, первым удостоенный звания «Знатный человек Камчатки» (10 августа 1934 г.). Родился в 1895 г. в Корее, в г. Тесевене в бедной крестьянской семье. В пятнадцать лет начал батрачить, затем был чернорабочим. В 1919 г. в Корее вступил в партизанский отряд, сражавшийся с японскими оккупантами, пробыл в нём до 1921 г. В 1922 г. партизанил на русском Дальнем Востоке, воевал под г. Спасском. По окончании гражданской войны остался в России, трудился пильщиком в г. Спасске. В 1927 г. начал работать на рыбных промыслах Приморья. В 1931 г. стал шкипером ивасевого кунгаса на промысле Дальгосрыбтреста на острове Шкота. С 1933 г. — на Камчатке, ловец и бригадир Авачинского рыбокомбината. Трагически погиб на трудовом посту 14 августа 1934 г.

*Коваленко Иван Гаврилович*, ветеран рыбной промышленности, почётный гражданин г. Петропавловска-Камчатского (2002 г.). Родился 17 октября 1927 г. На Камчатке с 1949 г. Работу в рыбной

промышленности начинал на побережье полуострова. В 1961—1968 гг. — начальник управления предприятий местной промышленности Камчатского облисполкома. В 1968—1973 гг. — председатель Петропавловского горисполкома. Вложил много сил в развитие городского хозяйства. В его бытность город награждён орденом Трудового Красного Знамени. С 1974 по 1991 г. — первый председатель правления Камчатского облрыбколхозсоюза (с 1975 г. — КМПО, из которого «выросло» ЗАО «Акрос»). Председатель совета старейшин г. Петропавловска-Камчатского. Удостоен звания «Почётный работник рыбного хозяйства РФ». Награждён орденом Ленина, другими правительственными наградами. О его жизни рассказывает книга «Гаврилыч» (М. Ройз, 2001).

*Коваленко Юрий Николаевич*, ветеран рыбной промышленности. Родился в феврале 1939 г. в г. Владивостоке. В детстве вместе с родителями переехал на Камчатку. В 1956 г. окончил среднюю школу в пос. Микояновском, поступил в Дальрыбвтуз (г. Владивосток) на механический факультет по специальности «Машины и аппараты пищевых производств». В 1961 г. распределён в г. Петропавловск-Камчатский, в УТРФ. Работу на флоте начал механиком-наладчиком технологического оборудования на плавбазе «Ламут». В ноябре 1961 г. участвовал в приёме первого камчатского ВМРТ «Браслав», на который был назначен механиком завода. Одним из первых среди камчатских рыбаков осваивал этот новый для полуострова вид судов, новые районы плавания и виды рыбопродукции. С 1967 г. трудился в управлении УТРФ групповым механиком. С 1968 г. — начальник технического отдела УОР. С 1981 г. — главный инженер Камчатского филиала ЦПКТЬ ВРПО «Дальрыба». С 1991 г. — начальник технического отдела БРХФ. За добросовестный труд неоднократно поощрялся грамотами и премиями. Присвоено звание «Ветеран труда». В 1999 г. вышел на пенсию. Скончался 11 сентября 2010 г.

*Кожура Алексей Моисеевич*, ветеран рыбопромыслового флота и УКМТП. Родился 6 октября 1930 г. В 1949 г. после окончания двухгодичной мореходной школы начал трудиться матросом рыболовецкой шхуны на Чёрном море. Через три года стал помощником капитана рефрижераторного судна. На Камчатке с июля 1953 г., капитан катера Усть-Камчатского РКЗ, затем капитан МРС-80. В 1960 г. перешёл в рыболовецкий колхоз им. Сталина, а в 1961 г. — в колхоз «Путь Ленина» Усть-Камчатского района. С 1965 г. — капитан морского буксира «Витязь» УКМТП. В 1981 г. назначен шкипером нефтеналивной баржи «Чажма», на которой прора-

ботал до ухода на пенсию в 2002 г. Неоднократно премирован, отмечен почётными грамотами. Награждён ленинской юбилейной медалью.

*Козлов Василий Иванович*, политработник, ветеран УОР. Родился в 1920 г. С 1939 по 1945 г. служил в пограничных войсках, затем был комсомольским, советским и партийным работником. На флоте с 1963 г., в 1968 г. пришёл в УОР, первый помощник капитана, руководитель отдела по работе с моряками заграничного плавания, заместитель начальника управления. С 1986 г. — на пенсии, но связи с коллективом не потерял, занимался работой с пенсионерами и ветеранами предприятия. Отмечен боевыми наградами, орденом «Знак Почёта» и медалями. Скончался 27 января 2005 г.

*Колодин Василий Иванович*, старший механик, ветеран флота, участник Великой Отечественной войны. Родился в 1927 г. Четырнадцатилетним подростком был связным партизанской группы, а после освобождения от немецких оккупантов Донбасса воевал на Чёрном и Балтийском морях. На Камчатке с 1953 г. Начинал в УТФ на СРТ «Портовик», сначала вторым, затем старшим механиком. Работал на рыболовецких судах всех типов, за исключением СТ. С 1972 г. — старший механик транспортного рефрижератора «Тауйск» КРФ. «Трудно переоценить, чего ему стоило это судно. Немало и способных специалистов выросло у него здесь» (В. Попков).

*Коломеец Александр Дмитриевич*, капитан дальнего плавания, ветеран флота. Родился в 1909 г. В 1928 г. поступил во Владивостокский морской рыбный техникум на отделение дальнего плавания, которое окончил в 1931 г. С 1931 по 1935 г. работал помощником капитана на судах Совторгфлота. В 1935 г. пришёл в АКОфлот, в 1936 г. трудился на судах БАОЛ АКО. В 1941 г. назначен капитаном парохода «Чапаев» АКОфлота. По итогам первого квартала 1944 г. экипаж судна получил премию и выпел НКРП СССР и ВЦСПС. Участник Курильской десантной операции. После войны был капитаном танкера «Лира», парохода «Эскимос» КРФ. Скончался в 1973 г.

*Колотилко Иван Фёдорович*, ветеран и заслуженный работник ПМТП. Родился 16 февраля 1929 г. в с. Гордеевка Гордеевского района Брянской области. В 1936 г. поступил в Брянскую неполную среднюю школу, окончил пять классов, дальнейшая учёба была прервана Великой Отечественной войной. Побывал в нацистской оккупации. В 1946—1947 гг. учился в школе фабрично-заводского обучения, затем работал в строительных организациях г. Брянска

и Севастополя. В 1949 г. вступил в комсомол. В 1951—1954 гг. служил в СА, был командиром отделения пехоты. В ПМТП пришёл после демобилизации, трудился слесарем-такелажником, достиг наивысшего 6-го разряда, исполнял обязанности бригадира. В 1998 г. назначен бригадиром технологического участка. Из служебных характеристик: «Своим добросовестным и производительным трудом вносит большой вклад в дело обеспечения грузовых работ такелажем и грузозахватными приспособлениями... С мая этого года (1987-го. — С. Г.) в комплексе технологического обеспечения оснасткой, в связи с уходом в отпуск слесарей-такелажников, остался один слесарь-такелажник тов. Колотилко И. Ф., который, не считаясь с личным временем, выполняет в полном объёме работы по изготовлению грузозахватных приспособлений... За время работы зарекомендовал себя только с положительной стороны. Производственные задания выполняет качественно и в срок». В настоящее время остаётся на своём трудовом посту.

*Кононенко Николай Власович*, заслуженный работник рыбного хозяйства РСФСР. Родился в 1938 г. В 1959 г. окончил Приморско-Ахтарскую мореходную школу с квалификацией судомеханика. Большую часть жизни проработал в колхозе «Красный труженик» (с. Запорожье Усть-Большерецкого района Камчатской области) начальником судоремонтной базы. Показал себя грамотным, способным руководителем, умеющим мобилизовать коллектив на решение производственных задач. Принимал активное участие в освоении капитально-восстановительного ремонта судов, строительства металлических несамоходных плавсредств. Возглавляемый им коллектив не имел претензий от экипажей на некачественный ремонт судов. Целенаправленная работа судоремонтников способствовала стабильной работе флота и выполнению государственных заданий и социалистических обязательств колхоза: при плане вылова на одиннадцатую пятилетку в 82 700 добыто и сдано государству 92 800 т при сортности 95,7 %. На протяжении ряда лет являлся членом правления и профкома колхоза, активным наставником молодёжи. За высокие показатели в труде неоднократно поощрялся партийными и советскими органами района, правлением КМПО и колхоза.

*Константинов Герий Иванович*, капитан дальнего плавания, ветеран флота. Родился в 1932 г. В 1967 г. поступил матросом в УТРФ. В 1980 г. поднялся по служебной лестнице до капитана промысловых судов. «Моряк в высоком понимании этого слова, он проявил себя способным, инициативным руководителем и умелым промысловиком». Скончался 15 марта 1990 г.

*Кравченко Пётр Егорович*, ветеран ПМТП. Родился в 1925 г. Двадцать один год проработал в механических мастерских порта. Высококвалифицированный слесарь, возглавлял бригаду по ремонту и техническому обслуживанию перегрузочных машин. Награждён медалями «За доблестный труд», «За трудовое отличие», ленинской юбилейной. Неоднократно признавался лучшим рационализатором порта, лучшим по профессии и лучшим наставником молодёжи. Его имя занесено в Книгу почёта КМП. Скончался 13 октября 1988 г. в г. Северске Донецкой области.

*Крамаренко Гавриил Гаврилович*, ветеран и участник первоначального рыбопромышленного освоения Камчатки, старший сын одного из первых камчатских рыбопромышленников Г. А. Крамаренко. Родился в 1899 г. в г. Нагасаки (Япония). В 1910 г., в возрасте одиннадцати лет, побывав вместе с отцом на Камчатке, написал книгу «В Камчатку». Учился вначале в Царском Селе, затем в английском колледже, где получил диплом техника малого промыслового флота, затем экстерном закончил Четвёртое Петроградское коммерческое училище. В конце 1920-х гг. жил в г. Владивостоке. Экстерном окончил Дальневосточный государственный университет, работал главным инженером верфи Дальгосрыбтреста, на которой строил рыболовные сейнеры. Высказал предположение о возможности строительства из камчатской лиственницы маломерных судов для нужд рыбной промышленности. Направлен на работу в Ключевской деревообрабатывающий комбинат АКО, где возглавил создание местной судовой верфи. Арестован 18 февраля 1938 г. Особым совещанием при НКВД СССР. 26 октября 1940 г. по ст. 58-6 УК РСФСР «шпионаж...» приговорён к восьми годам лишения свободы. Освобождён 13 августа 1946 г., затем работал на Тобольской судовой верфи вплоть до 1981 г. Скончался 20 января 1991 г. Реабилитирован в 1957 г.

*Крамаренко Николай Александрович*, лоцман Октябрьского рыбокомбината КРП. Родился в 1912 г. в Царицынской губернии в крестьянской семье. На Камчатке с 1938 г., трудовую деятельность начал в Большерецком рыбокомбинате. В 1953 г. окончил курсы судоводителей и работал капитаном катера в Октябрьском рыбокомбинате. В 1965 г. назначен лоцманом. Зарекомендовал себя как трудолюбивый, знающий своё дело, опытный судоводитель, способный организатор эксплуатации флота. Был членом заводского комитета и общественным инспектором по безопасности мореплавания. Во время Великой Отечественной войны за добросовестную работу на флоте награждён орденом «Знак Почёта»

и медалью «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.». Скончался 15 декабря 1966 г.

*Крылов Алексей Георгиевич*, ветеран УКМПТ. Родился в 1931 г. Проработал в порту более тридцати лет, начиная с его основания в 1955 г. В 1972 г. назначен капитаном дизель-электрического парома «Капитан Драбкин» и возглавлял это судно в течение пятнадцати лет. Комсомольско-молодёжный экипаж парома по итогам девятой пятилетки признан победителем социалистического соревнования и отмечен званием «Экипаж имени пятидесятилетия камчатского комсомола». Зарекомендовал себя как грамотный судоводитель, требовательный и способный организатор. Награждён орденом «Знак Почёта», ленинской юбилейной медалью. Скончался в июле 2007 г.

*Кузнецова Валентина Васильевна*, ветеран рыбной промышленности, старейший преподаватель высшей школы Камчатки. Родилась 4 марта 1932 г. на станции Уш-Тюбе Каратальского района Талды-Курганской области. В 1950—1955 гг. училась на физико-математическом факультете Казахского государственного университета им. С. М. Кирова. Получила квалификацию физика и учителя физики средней школы. В 1955 г. начала трудиться школьным учителем математики в Казахстане. На Камчатке с 1957 г., преподаватель математики вечерней школы. С 1958 г. — ассистент кафедры математики Камчатского УКП Хабаровского педагогического института, преподаватель средней школы № 30 г. Петропавловска-Камчатского. С 1959 г. — старший преподаватель УКП Дальрыбвтуза, заместитель декана заочного факультета, доцент КамчатГТУ. Сорок шесть лет трудилась на ниве рыбохозяйственного образования. Великолепный педагог и одарённый воспитатель, подготовивший несколько поколений специалистов для рыбной промышленности полуострова. Все, кто учился у неё — от вчерашнего школяра до заочника, руководителя производства — неизменно хорошо отзывались о проводимых ею занятиях, отмечая высокую профессиональную зрелость и человеческие качества. Награждена нагрудным знаком «Высшая школа СССР. За отличные успехи в работе». Член КПСС с 1969 г. С 2005 г. на заслуженном отдыхе, живёт в г. Петропавловске-Камчатском.

*Кузовлев Владимир Дмитриевич*, капитан дальнего плавания, ветеран УТРФ. Родился в 1933 г. в г. Ленинграде. В 1951 г. вместе с родителями приехал на Камчатку. В 1958 г. окончил ПКМУ, направлен в УТРФ, где прошёл путь от матроса до капитана. С 1966 г. возглавлял экипажи промысловых и поисковых

судов типа СРТ, СРТР, СРТМ. Зарекомендовал себя грамотным специалистом, обладающим хорошими организаторскими способностями. Скончался в июле 1990 г.

*Кулагин Юрий Викторович*, почётный работник органов рыбоохраны. Родился в 1954 г. После окончания в 1976 г. Камчатского филиала Дальрыбвтуза по специальности «Промышленное рыболовство» и службы в ВМФ начал работать инженером-технологом в Центральном конструкторском технологическом институте судоремонта. С 1979 г. — государственный инспектор конвенционного рыболовства Камчатрыбвода. Трудился в органах рыбоохраны до последнего дня жизни. Неоднократно задерживал суда, нарушившие природоохранное законодательство. Окончив курсы бортнаблюдателей, более тысячи часов провёл в воздухе на самолётах, охраняя двухсотмильную экономическую зону РФ. Испытывал самолёт Л-410 на предмет пригодности к рыбоохранным работам. Назначался старшим на промысле японскими, американскими, польскими и российскими судами, пресекал попытки незаконного лова, участвовал в межправительственных переговорах по рыболовству. В мае 2006 г. представлен к званию «Заслуженный работник рыбного хозяйства РФ». Скончался 22 мая 2006 г.

*Кусов Илья Наумович*, первостроитель и заслуженный ветеран ПМТП, участник трудового фронта. Родился 14 июня 1919 г. в г. Новосибирске. Получил трёхклассное образование. В порту трудился с 20 декабря 1943 по 14 июля 1974 г., был строителем, портовым рабочим, бригадиром, крановщиком крана «Вашингтон», затем овладел ещё тремя типами порталных кранов. Награждён медалью «За трудовое отличие». Первым на предприятии в 1960 г. отмечен высшей наградой СССР — орденом Ленина.

*Лагуткин Александр Дмитриевич*, судомеханик, ветеран ОАО «Океанрыбфлот», ветеран труда. Родился в 1950 г. Трудовую деятельность начал в 1970 г. механиком-дизелистом промысловых судов. В дальнейшем, работая механиком-наставником инженерно-технической службы УОР и БОР, воспитал несколько поколений специалистов для флота Камчатки. Скончался 25 мая 2010 г.

*Лесовой Александр Иванович*, старший механик на судах УТФ. Родился в 1915 г. На Камчатке со второй половины 1940-х гг. Из служебной характеристики: «Работая в должности старшего механика на рыболовном траулере “Восток” показал себя исключительно с хорошей стороны, как отличного механика и хорошего организатора... Свои обязанности выполняет добросовестно и аккуратно,

выдержан, дисциплинирован и к подчинённым требователен. На судне пользуется среди команды авторитетом и любовью... За перевыполнение судном квартального плана и транспортные рейсы имеет денежные премии и благодарности в приказах. На судне... принимает активное участие в общественной жизни». Погиб вместе с траулером «Восток» от взрыва плавучей мины 12 января 1952 г. Его именем в 1952 г. назван один из СРТ УТФ.

*Линьков Иван Максимович*, ветеран КРФ и УТРФ, участник советско-японской войны. Родился 25 января 1915 г. в Рязанской губернии в крестьянской семье. Окончил начальную школу и фабрично-заводское училище, работал слесарем на московских заводах. В 1938 г. призван в РККФ, служил на Камчатке до 1948 г. Член ВКП(б) с 1941 г., участник Курильской десантной операции. С 1948 г. трудился в КРФ, затем в Камчатской авиагруппе и УТРФ, был начальником административно-хозяйственного отдела. Неоднократно избирался секретарём партийной организации управления флота. Награждён орденом Трудового Красного Знамени, медалью «За победу над Японией», ленинской юбилейной. Скончался 8 марта 1975 г.

*Лобанов Николай Петрович*, судомеханик, ветеран рыбопромыслового флота. Родился 3 июля 1930 г. в с. Молоково Тюменцевского района Алтайского края. С июня 1944 г. — ученик, электрик стройтреста в г. Юрга Кемеровской области, затем с 1946 по 1950 г. работал на военном заводе, с 1950 по 1955 г. проходил срочную службу на Тихоокеанском флоте. С августа на Камчатке — электрик-моторист на судах УМАР. В 1957 г. окончил ШУККПС, механик-дизелист 3-го разряда, в 1957—1960 гг. второй и старший механик на промысловых судах типа СРТ («Кречет», «Николай Вилков», «Ключевской», «Камчадал», «Портовик»). Член КПСС с января 1959 г. Из служебной характеристики: «За время работы показал себя дисциплинированным товарищем, хорошо знающим свою специальность. Аварий не имел. Руководит кружком текущей политики». В 1960—1962 гг. вторично учился в ШУККПС, получил квалификацию механика-дизелиста 2-го разряда. В 1965 г. заочно окончил ПКМУ с квалификацией «механик-универсал». Возглавлял технический отдел, трудился групповым механиком МСС УТРФ. В 1968 г. перешёл в УОР, работал на БМРТ «Хинган», «Борис Горинский». Затем возглавлял дизельный цех СРЗ КМПО. С 1975 г. до конца жизни трудился флагманским механиком КРФ. Отмечен многочисленными поощрениями, награждён ленинской юбилейной медалью. Скончался 6 мая 1977 г.



*Лобода Геннадий Владимирович*, инженер-механик, организатор и директор первого на Камчатке негосударственного морского учебного заведения. Родился в 1939 г. На полуострове с 1961 г., после окончания ДВВИМУ. Трудился главным инженером рыболовецкого колхоза им. Бекерева, ведущим конструктором ЦПКТВ ВРПО «Дальрыба», начальником строительного участка Облрыбколхозсоюза. С 1979 г. — преподаватель и заместитель начальника ПКМУ по производственному обучению. В 1992 г. создал негосударственное образовательное учреждение среднего профессионального образования — «Морской колледж “Логгер”». За годы работы колледжа было выпущено более двухсот специалистов-техников для рыбной промышленности. Многократно поощрялся МРХ СССР. Скончался 22 января 2001 г.

*Макара Александр Тимофеевич*, судомеханик, ветеран УТРФ и УОР. Родился 3 октября 1932 г. Окончил Херсонский морской техникум с квалификацией «механик-дизелист». Прибыл на Камчатку, направлен в УТРФ на СРТ № 4393. Пройдя служебную лестницу, стал старшим механиком СРТ «Коршун», затем работал на СРТ «Карага», теплоходах «Камчатка», «Терек». При разделении флотов перешёл в УОР, трудился старшим механиком БМРТ «Калар», «Лучегорск», «Казалинск», БАТМ «Зарубино». Награждён орденом Трудового Красного Знамени, знаком «Почётный работник рыбного хозяйства РФ». Уйдя на берег, трудился сменным механиком на учебно-тренажёрном судне «Капитан Редкокаша». Скончался в октябре 2009 г.

*Маковецкий Аким Дмитриевич*, капитан дальнего плавания, ветеран КРФ и БРХФ. Родился в 1928 г. в с. Ключи Усть-Камчатского района Камчатской области в семье крестьянина. Окончил Петропавловскую мореходную рыбопромысловую школу ГКРП с квалификацией штурмана малого плавания. Направлен матросом в КРФ. Окончил ПКМУ, получил диплом штурмана дальнего плавания. Работал на теплоходах «Беринг», «Черняховск», «Новая Земля», танкере «Сахалиннефть». Проявил себя как талантливый руководитель, отличный судоводитель и хороший наставник молодёжи. Скончался в июне 1994 г.

*Максин Василий Игнатьевич*, ветеран Великой Отечественной войны и рыбной промышленности. Родился в 1925 г. в с. Гнилом Приуральского района Уральской области. Окончил семь классов. С 1939 г. трудился на конеферме — готовил лошадей для РККА. В апреле 1943 г. призван в РККА, направлен в 5-ю гвардейскую танковую армию, 1-й Краснознамённый мотоциклетный

полк. Воевал в составе 2-го Украинского, 1-го и 2-го Белорусского, 1-го Прибалтийского фронтов. В 1946—1947 гг. выполнял правительственные задания в Китае. Демобилизован в 1948 г. С 1949 г. работал на рыбозаводе в г. Астрахани. В 1952 г. завербовался на Камчатку, в рыбокомбинат им. Кирова. С 1955 г. — в г. Петропавловске на Авачинском рыбокомбинате, вскоре переименованном в Петропавловский. Здесь тридцать два года проработал в тарнобондарном цехе. В 1976 г. удостоен звания «Лучший мастер г. Петропавловска-Камчатского». После выполнения цехом за три года пятилетнего плана присвоено звание «Ударник девятой пятилетки». В июне 1980 г. приказом ВРПО «Дальрыба» присвоено звание «Мастер 1-го класса». В 1981 г. назван «Лучшим наставником молодёжи рыбного хозяйства СССР». Активист Петропавловского городского совета ветеранов. Награждён орденами Славы 3-й степени, Отечественной войны 2-й степени, «Знак Почёта», медалями «За взятие Кенигсберга», «За победу над Германией», «Ветеран труда», ленинской юбилейной. Ныне находится на заслуженном отдыхе, живёт в г. Петропавловске-Камчатском.

*Мельдер Александр Александрович*, капитан дальнего плавания, один из старейших и опытнейших судоводителей. Родился 16 января 1909 г. В 1939 г. пришёл в Морлов АКО. В 1940 г. окончил курсы штурманов дальнего плавания в г. Владивостоке, затем вновь работал на промысловых судах Морлова. В 1946 г. получил рабочий диплом капитана дальнего плавания. В 1948 г. перегонял из Финляндии на Камчатку парусно-моторную шхуну «Коралл». С 1956 по 1965 г. командовал судами УТРФ: буксиром «Геркулес», шхуной «Краб», учебным парусником «Горизонт», СРТ «Карага», транспортно-холодильным судном «Юпитер». С 1965 г. на пенсии. Скончался в 1974 г. в г. Владивостоке.

*Мельников Валентин Александрович*, заслуженный ветеран ПМТП, почётный работник Морского флота СССР. Родился 1 августа 1926 г. в дер. Ждимир Знаменского района Орловской области. Окончил ремесленное училище № 5 в г. Хабаровске. 16 июля 1942 г. сдал «пробу (испытание)» на квалификацию «слесарь-инструментальщик 5-го разряда» с оценкой «отлично». Трудиться начал в 1942 г. слесарем-наладчиком в Хабаровском порту. В ПМТП — с 1951 г.: слесарь-наладчик, бригадир слесарей. Член КПСС с 1961 г. Многократно поощрялся за отличный труд. Присвоено звание «Ударник коммунистического труда», занесён на Доску почёта КМП. Единственным в порту и одним из немногих в Камчатской области в 1974 г. награждён орденом Октябрьской революции,

также отмечен медалями «Ветеран труда» и ленинской юбилейной. Скончался 8 февраля 2004 г., похоронен в г. Петропавловске-Камчатском.

*Мельников Пётр Аверьянович*, старейший работник рыбной промышленности, ветеран ПМРП. Родился в 1912 г. В 1930 г. трудился учеником моториста на катере «Рыбак» в порту г. Александровска-на-Сахалине. За ударный труд «чрезвычайной тройкой по разгрузке пароходов» премирован «свитером и бельём». На Камчатке с 1931 г., остался после перегона из Владивостока катеров для Петропавловского порта: «Шли суток десять, не меньше. И вот 5 августа в три часа дня стали на рейде Авачинской губы. Сгрузили катера — пароход накренили, и они плюхнулись в воду. А потом знакомство с Петропавловском. Город — это только название... Лачуги вместо домов, грязь непролазная...» Начал трудиться в транспортно-складской конторе АКО мотористом, затем стал механиком катера. Многократно поощрялся, в 1932 г. объявлен «ударником-строителем социализма, активно проявившим себя в социалистическом соревновании, активно завершающим первую пятилетку на фронте строительства водного транспорта». Как победитель социалистического соревнования порта АКО в 1938 г. награждён необычной и очень ценной премией — маленьким деревянным жилым домиком на склоне Петровской сопки, в котором прожил всю дальнейшую жизнь. В 1941 г. призван в РККА, служил на Дальнем Востоке, участвовал в Курильской десантной операции. В 1982 г. трудился групповым механиком портофлота ПМРП.

*Метлушко Иван Иванович*, судомеханик, ветеран УТРФ. Родился в 1943 г. На флоте с 1964 г., прошёл путь от моториста до механика-наставника механико-судовой службы. За двадцать семь лет трудовой деятельности освоил новые виды промысла и виды судов, воспитал десятки специалистов, передавая им накопленный опыт. За безупречную работу неоднократно отмечался грамотами и наградами МРХ СССР. Скончался в феврале 1999 г.

*Мирзабейли Али-Бала Гусейн*, начальник ПМТП в 1952—1962 гг., почётный работник Морского флота СССР. Родился в 1912 г. в с. Амарат в Азербайджанской ССР. В 1931 г. окончил Бакинский индустриальный техникум, работал техником-механиком на заводе «Бакинский рабочий». В 1936 г. окончил Московский механико-строительный институт им. Н. Баумана, трудился в конструкторском бюро Военно-воздушной академии им. Н. Е. Жуковского. В 1943 г. командирован в Иран, в г. Бедешах, где два года был начальником отдела механизации порта, затем переведён в Бакинский

порт, где с 1945 по 1952 г. прошёл трудовой путь от начальника механизации до заместителя начальника. Обладая глубокими инженерными знаниями, внёс большой личный вклад в дело развития морских портов СССР. Особенно ярко его организаторские способности проявились в налаживании перевозок грузов для обеспечения фронтов в годы Великой Отечественной войны. 5 апреля 1952 г. назначен начальником ПМТП, где работал более десяти лет. Под его руководством построено несколько новых причалов, внедрены новые технологические линии, много сделано для улучшения жилищно-бытовых условий работников. Неоднократно избирался депутатом и членом исполкома Петропавловского городского Совета депутатов трудящихся, членом горкома КПСС. 18 декабря 1962 г. откомандирован в распоряжение ММФ СССР. Награждён орденом «Знак Почёта», медалями «За боевые заслуги», «За трудовую доблесть», «За трудовое отличие», «За оборону Кавказа», «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.». Скончался в сентябре 1979 г.

*Миронов Владимир Александрович*, главный инженер ОАО «Судоремонтный завод «Фреза». Родился 30 января 1951 г. на Микояновском рыбокомбинате Усть-Большерецкого района Камчатской области в семье служащих. После окончания школы в 1968 г. поступил в Камчатский филиал Дальрыбвтуза и по его окончании 23 сентября 1974 г. молодым специалистом направлен на СРЗ «Фреза», где проработал всю жизнь. Трудовую деятельность начал с должности инженера-технолога слесарного цеха, затем стал заместителем начальника, начальником этого цеха. В 1991 г. — начальник отдела снабжения, в 1992 г. — заместитель директора завода, в январе 1999 г. — главный инженер предприятия. Обладал хорошими теоретическими познаниями и практическими навыками судоремонта, решал сложные технические задачи. Принимал активное участие в общественной жизни коллектива, в работе комсомольской организации, был членом парткома завода. Скончался 12 декабря 2003 г.

*Михайлов Николай Александрович*, ветеран рыбной промышленности. Родился в 1914 г. в г. Тара Омской области. После окончания в 1936 г. юридической школы в г. Омске работал народным судьей в Тарском городском суде. В 1939 г. назначен директором рыбозавода в г. Тобольске. В 1948 г. приехал на Камчатку, был директором рыбозавода в рыбокомбинате им. Кирова, директором РКЗ № 40 и 41, главным технологом и директором рыбозавода Пымтинского рыбокомбината. С 1965 г. трудился в УТРФ

директором рыбозавода «Океанский», затем начальником ремонтно-строительного управления. Вложил много сил в развитие возглавляемых им предприятий, вёл общественную работу, особое внимание уделял воспитанию молодых специалистов. Скончался 1 января 1972 г. в г. Севастополе.

*Михалёв Владимир Иванович*, старейший работник Северо-Восточной инспекции Морского Регистра судоходства. Родился 14 сентября 1928 г. в с. Дубовицы Хомутовского района Курской области в семье военнослужащего. В 1952 г. окончил ДВВИМУ, направлен на суда Дальневосточного пароходства. С 1957 г. работал в инспекции Регистра СССР на Камчатке, сначала на Усть-Камчатском участке, с 1961 г. — в г. Петропавловске-Камчатском. Внёс большой вклад в обеспечение безопасной эксплуатации судов в период бурного развития и роста флота. С 1972 г. — главный инженер-инспектор. Неоднократно награждался грамотами главного управления Регистра и ММФ СССР. С 1996 г. на пенсии. Скончался 12 июля 2012 г.

*Морозов Валерий Алексеевич*, начальник производственного отдела ПО «КРП». Родился в июле 1939 г. в г. Кизляре. В 1956 г. окончил среднюю школу и поступил на технологический факультет Астррыбвтуза. По окончании института в 1961 г. направлен на Камчатку в УТРФ, где работал до 1969 г. мастером обработки, помощником капитана по производству на судах типа БМРТ и плавбазах. В 1969 г. перешёл в УОР на должность заведующего технологической лабораторией, затем вновь трудился помощником капитана по обработке, старшим мастером-флагманом промыслового отряда. Избран заместителем секретаря парткома УОР. В 1977 г. назначен начальником производственного отдела ПО «КРП». Участник разработки технологии новых видов рыбной продукции и освоения её выпуска, методов повышения производительности труда и эффективности производства. Награждён орденом «Знак Почёта», медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина». Скончался 9 июля 1982 г.

*Морозов Василий Алексеевич*, лучший ловец Озерновского рыбокомбината АКО в 1935—1937 гг. Родился в 1908 г. в рабочей семье, получил начальное образование. Состоял кандидатом в члены ВКП(б). «Передовик производства — стахановец». В пути-ну 1936 г. добился выполнения плана на 250 %.

*Мохов Вячеслав Зиновьевич*, капитан дальнего плавания, ветеран Океанрыбфлота. Родился 30 августа 1945 г. в пос. Василевичи Речицкого района Гомельской области. В 1963 г. окончил

школу и начал работать слесарем Мозырьского завода мелиоративных машин. В 1964—1968 гг. учился в Херсонском мореходном училище, по окончании которого распределён на Камчатку, в УОР. Начиная трудиться матросом-рулевым, затем прошёл все должности от четвёртого помощника капитана до капитана-директора. В 1984 г. назначен капитаном-директором БМРТ «Мыс Отрадный». С 1990 г. — капитан-наставник радиотренажёрного центра, затем — начальник радиолокационного тренажёра при учебно-тренировочном центре Океанрыбфлота. С 2000 г. трудился в государственной администрации ПМРП капитаном портнадзора. Неоднократно поощрялся за высокие производственные показатели. Скончался 16 января 2001 г.

*Назыров Каис Ибрагимович*, заслуженный работник рыбного хозяйства РСФСР, директор КЮ Государственного института по проектированию предприятий рыбной промышленности («Гипро-рыбпром»). Родился в 1928 г. в г. Казани. В 1951 г. окончил Казанский институт инженеров гражданского строительства по специальности «Промышленное и гражданское строительство», назначен на Камчатку. Работал на строительстве, прораб, начальник СМУ, главный инженер треста. В 1954 г. окончил вечерний университет марксизма-ленинизма, член КПСС с 1955 г. Показал себя как высококвалифицированный инженер и хороший организатор производства, активно внедрявший достижения науки и техники в строительство. Один из родоначальников изучения и использования камчатских вулканических материалов и конструкций из них. Участник внедрения крупноблочного и крупнопанельного строительства, полносборного производства. С ноября 1968 г. — на проектной работе, главный инженер, с 1977 г. — директор КЮ «Гипро-рыбпром». Значительно улучшил технологию проектирования, механизацию и автоматизацию инженерных расчётов, внедрял прогрессивные объёмно-планировочные и конструктивные решения в условиях высокой сейсмичности. Соавтор монографии «Последствия землетрясения 1971 г. в г. Петропавловске-Камчатском и опыт усиления зданий и сооружений» (1976). Участник разработки свыше пятисот проектов, в том числе первого на Камчатке девятиэтажного жилого дома оригинальной конструкции. Избирался депутатом районных Советов депутатов трудящихся, членом райкома КПСС, председателем Камчатского областного совета научно-технических обществ. Награжден медалью «За трудовое отличие».

*Настич Николай Евсеевич*, журналист, участник и инвалид Великой Отечественной войны. Родился 21 июля 1924 г. в с. Влади-

мировке на Черниговщине. В сентябре 1943 г. призван в РККА. Участвовал в боях, прошёл путь от Днепра до Праги. Был ранен и контужен. После демобилизации переехал на Дальний Восток. На журналистской работе с 1954 г., на Камчатке — с 1961 г. Работал корреспондентом областного радио, заместителем и редактором районной и многотиражной газет. Много сил отдал прославлению значимости рыбацкого труда в газете «За высокие уловы» («Рыбак Камчатки»), отвечал за выпуск информационного бюллетеня «Вестник рыбака», который получали экипажи судов на промысле. Этот вестник связывал людей, находившихся в море, с жизнью берега. Занимался историей рыбной промышленности полуострова, участвовал в создании экспозиции рыбацкого музея. С 1980 г. на пенсии, автор военных воспоминаний, активный участник Камчатского областного и городского совета ветеранов войны и труда. Награждён орденами Славы 2-й и 3-й степени, медалями «За отвагу», «За взятие Будапешта». Скончался 22 марта 1995 г.

*Несват Степан Григорьевич*, ветеран КМП, участник Великой Отечественной войны. Родился 18 августа 1921 г. на Украине в Полтавской области. В 1951 г. окончил ОИИМФ, работал в морских портах Дальнего Востока. С 1962 г. — начальник ПМПТ. При нём были построены зерновой причал и элеватор, освоена обработка клинкера (полуфабриката цемента), предприятие переведено на трёхсменную работу, введён в строй капитальный морской вокзал с гостиницей и багажным отделением. С 1 февраля 1969 г. — заместитель начальника пароходства по экономическим вопросам, затем — заместитель начальника Грузинского пароходства по капитальному строительству. С середины 1970-х гг. работал в ММФ СССР в г. Москве, в основном, в должности начальника отдела. В середине 1980-х гг. вышел на пенсию. Будучи на пенсии, принимал активное участие в работе камчатского землячества «Гамулы» в Москве. Награждён двумя орденами Отечественной войны 2-й степени, орденами Красной Звезды, «Знак Почёта», многими медалями и отраслевыми наградами. Скончался 7 декабря 2012 г.

*Неустроев Юрий Валентинович*, радиоспециалист, ветеран Океанрыбфлота. Родился в 1935 г. В 1954 г. начал трудиться на судах УТФ начальником радиостанции. С 1962 г. работал на первых камчатских БМРТ, в 1968 г. перешёл в УОР, где трудился до конца жизни. Неоднократно поощрялся и награждался почётными грамотами. Скончался 3 октября 1999 г.



Г. А. Амыга



О. Е. Беджанов



Ф. А. Беланович



В. Н. Бочкарёв



Г. В. Бурула



А. П. Великжанин



Ф. М. Великий



А. Н. Виноградов



П. Т. Глубокий





И. К. Годованцев



Ф. М. Гончаров



В. Н. Дегтярёв



И. П. Доний



И. П. Егельский



Н. К. Жихарев



О. А. Заварин



П. В. Заводевкин



С. Л. Закхеев

*Нецвет Александр Иванович*, главный инженер-инспектор Северо-Восточного отделения Дальневосточного филиала Российского Морского Регистра судоходства. Родился 11 апреля 1945 г. В 1968 г. окончил ДВВИМУ по специальности «Эксплуатация судового электрооборудования», направлен на суда КМП. В 1973 г. пришёл в Северо-Восточное отделение Регистра СССР, был инженером-инспектором, затем старшим и главным инженером-инспектором. Присвоено звание «Почётный работник Российского Морского Регистра судоходства». Скончался 26 декабря 2006 г.

*Никитенко Александр Павлович*, кандидат технических наук, доцент, ветеран рыбной промышленности. Родился 20 мая 1938 г. в пос. Митога Усть-Большерецкого района Камчатской области. В 1957 г. начал трудиться мотористом и помощником механика на Митогинском рыбокомбинате, в 1958—1961 гг. служил в СА в Приморье. По окончании службы в 1961 г. поступил, а в 1966 г. окончил Дальрыбвтуз с квалификацией инженера-механика машин и аппаратов пищевых производств. С 1967 г. трудился механиком завода, начальником механических мастерских Озерновского рыбокомбината. С 1970 г. — инженер-конструктор Камчатского филиала ЦПКТБ Дальрыбы, с 1974 г. — преподаватель кафедр машин и аппаратов пищевых производств, машиноведения Камчатского филиала Дальрыбвтуза. Читал курсы теории машин и механизмов, деталей машин, основ конструирования и расчёта пищевых машин, патентоведения. Заведовал кафедрой технической механики. 23 ноября 1987 г. присуждена учёная степень кандидата технических наук. Автор ряда научных статей, методических разработок, учебных курсов, изобретений. Подготовил несколько поколений инженеров для рыбной промышленности полуострова. Последние годы жизни заведовал учебной частью КамчатГТУ. Скончался 8 июля 2005 г.

*Николаев Сергей Николаевич*, почётный колхозник рыболовецкого колхоза им. Бекерева, капитан судов типа МРС. Родился 9 ноября 1945 г. в с. Томском в Хабаровском крае в многодетной семье. Трудиться начал в 1961 г. после окончания восьмилетней школы в леспромхозе. В 1962 г. приехал на Камчатку и поступил на судоводительское отделение ПКМУ. По его окончании прибыл в колхоз им. Бекерева, где стал матросом катера, затем МРС-80 знаменитого капитана Пак Чун Сама. В 1969 г. сам стал капитаном МРС-80. С 1972 по 1974 г. трудился в колхозе «Тумгутум», затем вернулся в колхоз им. Бекерева. В 1978 г. возглавил экипаж одного из первых в хозяйстве новых МРС-150 № 005.

На этом судне добился выдающихся уловов и широкой известности на полуострове, стал наставником многих молодых промысловиков, державшихся в море поближе к его судну и копировавших действия капитана. Отмечен многочисленными поощрениями, грамотами, медалями и премиями. Неоднократный обладатель почётного рыбацкого приза имени И. И. Малякина. Трагически погиб 11 мая 2004 г.

*Нишнулкина Александра Ивановна*, лучшая мойщица и укладчица рыбы Озерновского рыбокомбината АКО в 1935—1940 гг. Родилась в 1912 г. в крестьянской семье, малограмотная, беспартийная. «Передовик производства — стахановка». В путину 1936 г. добилась выполнения плана на 200 %. Неоднократно поощрялась руководством комбината и АКО. Одной из первых на Камчатке награждена медалью «За трудовую доблесть».

*Ногослаев Виктор Серафимович*, судомеханик, ветеран рыбопромыслового флота. Родился в 1938 г. После окончания ПКМУ направлен в УТРФ, где прошёл трудовой путь от моториста до главного механика плавбаз типа В-69. Затем работал в аппарате управления КРП, механиком на буксирах портофлота ПМРП. Последняя должность — заместитель начальника службы охраны труда ООО «Край Земли». Скончался 26 августа 2004 г.

*Ноздрачева Анастасия Ивановна*, директор ПКМРПТ, ветеран рыбной промышленности. Родилась 10 февраля 1927 г. на Украине, в Житомирской области в крестьянской семье. До начала Великой Отечественной войны окончила шесть классов сельской школы. Во время нацистской оккупации Украины до 1943 г. не училась. После освобождения продолжила учёбу и в 1947 г. окончила среднюю школу в г. Бердичеве. В 1952 г. окончила химический факультет Одесского государственного университета, направлена на Камчатку. В 1952—1962 гг. работала в Колпаковском и Озерновском рыбокомбинатах заведующей лабораторией и заместителем директора РКЗ. Член КПСС с 1958 г. В сентябре 1962 г. принята в техникум преподавателем специальных дисциплин. С 1976 г. — заместитель директора по учебной работе, с 3 августа 1977 г. — директор техникума. За долголетнюю плодотворную работу по подготовке и воспитанию специалистов рыбной промышленности в 1982 г. награждена почётной грамотой ВРПО «Дальрыба», в 1987 г. — почётной грамотой Камчатского обкома КПСС и облисполкома. Из служебной характеристики: «Постоянно выступает перед учащимися с лекциями, докладами, беседами и политическими информацией. Систематически работает над

повышением своих деловых знаний. К себе, товарищам и учащимся требовательна. Честная и скромная. Пользуется заслуженным авторитетом среди учащихся и преподавателей». С сентября 1987 г. — на преподавательской работе. С 31 декабря 1992 г. — на пенсии. Награждена медалями «За трудовую доблесть», «За доблестный труд», «Ветеран труда», знаками «За отличные успехи в среднем специальном образовании», «Отличник социалистического соревнования».

*Огреба Николай Андреевич*, один из первых руководителей предприятий рыбной промышленности Камчатки. Родился в 1909 г. в с. Медведецком Спасского уезда Приморской области в рабочей семье. Получил среднее образование. В 1933—1934 гг. — технический руководитель лова Озерновского рыбокомбината. 16 ноября 1935 г. арестован по ст. 58 УК РСФСР, после следствия дело прекращено. В 1937 г. был директором Озерновского комбината. 4 мая 1939 г. арестован вторично, освобождён 14 марта 1940 г. Продолжил работу в качестве технического директора (главного инженера) Озерновского рыбокомбината. Дважды побывать под следствием и выйти на свободу, сохранив при этом руководящую должность, — это довольно редкий случай для сложных и драматических в истории нашей страны тридцатых годов XX в. В 1940-х гг. руководил Усть-Камчатским рыбокомбинатом. Реабилитирован в 1989 г.

*Окропиридзе Георгий Иванович*, механик-наставник, ветеран рыбопромыслового флота. Родился в 1926 г. Трудовую деятельность начал в 1943 г. в г. Орджоникидзе. В 1948 г. переехал на Дальний Восток. До 1950 г. работал слесарем механического завода Главприморрыбпрома, в 1950—1951 гг. был курсантом УКК Главприморрыбпрома. 1951 г. пришёл в КРФ судовым механиком. Член КПСС с 1962 г. Много сил и энергии отдавал общественной работе и воспитанию молодых специалистов, за что неоднократно награждался почётными грамотами. С 1968 г. и до последних дней жизни трудился в механико-судовой службе УОР. Скончался 1 декабря 1973 г.

*Орёл Юрий Григорьевич*, ветеран рыбной промышленности. На Камчатке с 1958 г. Начиная работать на Октябрьском рыбокомбинате и Анапкинском рыбозаводе, где прошёл путь от механика консервного производства до директора завода. С 1969 по 1971 г. был главным инженером, а затем начальником ПМРП. С 1972 по 1979 г. — главный инженер ПО «КРП». В 1979 г. назначен главным инженером ВРПО «Дальрыба». Скончался в марте 1995 г.

*Орлинский (Крипс) Александр Робертович*, начальник политсектора АКО в 1934—1937 гг. Родился в 1892 г. в семье народного учителя. Учился в Петербургском университете, но не окончил его. В 1914—1918 гг. состоял в партии эсеров, с 1918 г. — член ВКП(б). Участвовал в гражданской войне. Был заместителем начальника политотдела дивизии, комиссаром дивизии, начальником политуправления Юго-Западного фронта (Украины и Крыма), помощником комиссара штаба РККА, членом по делам военнопленных Петроградского военного округа, генеральным секретарём ОДВФ Осоавиахима СССР. В 1924 г. исключался из ВКП(б) «за троцкизм... заявив, что его исключили за карьеризм». С 1925 г. — руководитель массовой работы Московского городского комитета ВКП(б). С 1928 по 1934 г. — редактор газеты «За коммунистическое просвещение». Член Моссовета нескольких созывов. В 1934 г. назначен начальником политсектора АКО. 21 июля 1937 г. арестован выездной сессией Военной коллегии Верховного суда СССР. 16 марта 1938 г. приговорён к высшей мере наказания. Расстрелян 16 марта 1938 г. в г. Владивостоке. Реабилитирован в 1956 г.

*Орлов Михаил Анатольевич*, первый секретарь Камчатского обкома КПСС, заместитель министра рыбного хозяйства СССР. Родился 15 августа 1912 г. в г. Вологде. Трудовую деятельность начал в 1930 г. в должности счетовода колхоза им. Ленина Славгородского района Ярославской области. С 1932 по 1934 г. — на комсомольской работе. С 1934 по 1936 г. служил в танковых частях РККА. После демобилизации работал в районных комсомольских организациях Ярославской области. В 1937 г. направлен на комсомольскую работу в Хабаровский край. В годы Великой Отечественной войны возглавлял краевую организацию Осоавиахима, краевой комитет ВЛКСМ. С 1944 по 1950 г. — секретарь Камчатского обкома ВКП(б). С 1950 по 1956 г. возглавлял Хабаровскую городскую партийную организацию, работал секретарём крайкома КПСС. В январе 1956 г., с выделением Камчатской области из Хабаровского края, возглавил Камчатский обком КПСС. При его участии и руководстве в течение пятнадцати лет произошла коренная реконструкция промышленного и транспортного флота, береговой структуры рыбной промышленности, шло активное жилищное строительство, развитие социально-бытовой сферы. Неоднократно избирался депутатом Верховного Совета СССР, Камчатского областного Совета народных депутатов. С 1971 г. — заместитель министра рыбного хозяйства СССР. Награждён

орденом Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени, медалью «За трудовую доблесть», юбилейными медалями. Скончался 29 декабря 1996 г. в г. Москве.

*Павленко Александр Петрович*, председатель рыболовецкого колхоза им. Бекерева (с. Ивашка Карагинского района Корякского национального округа). Родился 25 октября 1952 г. на станции Хам-Ака Гисарского района Таджикской ССР. В 1970 г. окончил среднюю школу в г. Северодонецке Луганской области и поступил на судоводительский факультет Херсонского мореходного училища. После окончания училища в 1973 г. направлен на Камчатку в рыболовецкий колхоз им. XX партсъезда (с. Апука Олюторского района). Здесь за одиннадцать лет прошёл путь от матроса до капитана, стал заместителем председателя хозяйства. С 16 марта 1984 г. — председатель правления колхоза им. Бекерева, в этой должности проработал почти девять лет. Член КПСС с 1977 г. С октября 1993 г. — заместитель председателя КМПО. 25 мая 1999 г. избран главой администрации Карагинского района. Возглавляя район, заочно учился на юридическом факультете Московского государственного индустриального университета. Скоропостижно скончался 14 июля 2002 г. в г. Ейске Краснодарского края.

*Пак Чун Сам*, капитан судов типа МРС рыболовецкого колхоза им. Бекерева (с. Ивашка Карагинского района Корякского национального округа), заслуженный колхозник (5 марта 1983 г.). Родился 14 февраля 1928 г. в Корее, получил начальное образование. На Камчатке с августа 1948 г. Окончил курсы судоводителей в пос. Анапка, работал на Анапкинском рыбозаводе капитаном катера. В колхозе им. Бекерева с 1 сентября 1960 г., капитан МРС-80 № 4304, 4305, катеров ЖК-1261, ЖК-1320, диспетчер, сетепошивщик, бригадир ставного невода. За годы работы получил 35 поощрений: благодарности, почётную грамоту райкома КПСС. Ударник коммунистического труда. Занесён в Книгу и на Доску почёта, в галерею трудовой славы района, неоднократно признан «Лучшим по профессии». Награждён юбилейной ленинской медалью, медалями «За доблестный труд», «За трудовое отличие», знаками «Отличник социалистического соревнования», «Ударник девятой пятилетки». 12 марта 1980 г. удостоен звания «Почётный колхозник». Умелый промысловик, неоднократно добывавшийся выдающихся результатов на лове. Воспитал множество отличных колхозных судоводителей и рыбаков. Возглавляемый им экипаж МРС носил звание «Имени 50-летия Октября». Скончался 19 ноября 1995 г. в г. Нижнем Новгороде.

*Панихин Анатолий Алексеевич*, капитан дальнего плавания, ветеран рыбопромыслового флота. Родился 12 января 1939 г. на Златоустовском прииске в Буреинском районе Амурской области в семье горнорудных специалистов. В 1949 г. семья переехала в г. Сковородино. В 1955 г., после окончания средней школы, уехал в г. Находку, поступил юнгой на пароход «Каширстрой», затем работал на маломерном флоте. В 1958 г. приехал в г. Петропавловск-Камчатский, поступил на судоводительское отделение ПКМУ, которое окончил в декабре 1962 г. Распределён в УТРФ, третий помощник капитана плавбазы «Орочон». С ноября 1965 г. — второй помощник капитана СРТ «Полярник», в 1966—1968 гг. — старший помощник капитана СРТ «Кротон». С 1 декабря 1969 г. — капитан СРТ «Герман Титов», затем СРТМ «Шубертово», СРТР «Механик». 1 февраля 1974 г. назначен первым капитаном нового для Камчатки типа судов — СТ «Садгора», который успешно освоил. В марте 1977 г. перешёл в Дальгосрыбфлотинспекцию по Камчатскому району в качестве главного капитана. Заочно окончил Камчатский филиал Дальрыбвтуза. С 23 января 1984 г. — заместитель начальника УТРФ, начальник службы безопасности мореплавания, затем до выхода на пенсию трудился капитаном-наставником. В настоящее время живёт в г. Балахна Нижегородской области.

*Папулов Александр Петрович*, государственный инспектор Камчатрыбвода, ветеран рыбной промышленности, трудового фронта. Родился в 1929 г. После окончания Тобольского рыбопромышленного техникума в 1948 г. приехал на Камчатку. Восемнадцать лет проработал в Кихчикском рыбокомбинате техническим руководителем и начальником добычи рыбы. В 1966 г. переехал в г. Петропавловск-Камчатский, назначен районным инспектором рыбоохраны. Отличный специалист, «он был непримиримым борцом с браконьерским ловом рыбы и безоговорочным приверженцем рыбоохранного законодательства». Скончался в июле 1999 г.

*Петухов Юрий Васильевич*, механик-наставник ЗАО «Акрос», ветеран рыбопромыслового флота. Родился 30 декабря 1937 г. На флот колхозной системы Камчатки пришёл в 1963 г. В 1975 г. перешёл в КМПО. До 1992 г. работал в море старшим механиком. Был командирован в Германию — по поручению ЗАО «Акрос» контролировать строительство судов для ярусного промысла. В 1996 г. назначен механиком-наставником. «На сегодня это очень квалифицированный, опытный специалист. Не одно поколение

механиков выросло под его началом. Работающие рядом с ним люди, руководители называют Юрия Васильевича “золотым фондом” предприятия» (М. Юрьев). Награждён орденом «Знак Почёта», множеством грамот и благодарностей.

*Пименов Николай Николаевич*, штурман дальнего плавания, ветеран КРФ «номер три». Родился 6 октября 1918 г. В 1936 г. одним из первых пришёл трудиться в БАОЛ АКО. В 1949 г. окончил курсы судоводителей-двухсоттонников. В январе 1951 г. получил рабочий диплом капитана малого плавания. В 1956 г. возглавлял экипаж парусно-моторной шхуны «Мидия». В 1959 г. окончил ШУККПС с квалификацией «Штурман дальнего плавания», командовал танкером «Сунгари». С 1967 г. — начальник отдела кадров КРФ, затем — заместитель начальника отдела кадров БРХФ. Составил первую историю КРФ (Петропавловской базы «Рыбхолодфлот»).

*Подгузов Геннадий Георгиевич*, ветеран УКМПТ. Здесь трудился с 1960 г., начинал матросом вспомогательных судов. С 1961 г. — портовый рабочий, с 1966 г. — бригадир бригады портовых рабочих. Возглавляемый им коллектив производил полную обработку судов, выполняя требования сохранности грузов, не допуская простоев при безопасной и экономичной технической эксплуатации перегрузочных машин и оборудования. Бригада являлась одной из лучших в порту, была удостоена звания коллектива коммунистического труда. Неоднократно поощрялся, награждён почётной грамотой Усть-Камчатского райкома КПСС, орденом Трудового Красного Знамени.

*Подригуля Михаил Владимирович*, капитан дальнего плавания, ветеран КРФ, участник Великой Отечественной войны. Родился 13 марта 1921 г. на Украине в крестьянской семье. Пережил голод начала 1930-х гг. На фронте был командиром отделения автоматчиков. В бою 9 марта 1944 г. тяжело ранен, демобилизован. После выздоровления завербовался на Камчатку. 23 апреля 1946 г. поступил кочегаром на пароход КРФ «Чавыча», отправившийся на ремонт в Китай. Затем перешёл матросом в палубную команду. В 1950 г. окончил курсы штурманов малого плавания, работал вахтенным помощником капитана на «Чавыче», теплоходе «Орион». В 1955 г. назначен капитаном транспортно-холодильного судна «Плутон», командовал им шестнадцать лет. В числе первых работников КРФ был удостоен звания «Ударник коммунистического труда». Воспитал много молодых моряков. После ухода на берег трудился на судоремонтной базе БРХФ «Крас-



ноярск». За долголетнюю и успешную работу награждён орденом Трудового Красного Знамени. В 1979 г. нашлись его наградные документы на орден Славы 3-й степени за бой 9 марта 1944 г. В 1979 г. вышел на пенсию, уехал на Украину. Скончался в 2001 г.

*Полутов Вадим Иннокентьевич*, учёный-ихтиолог, заведующий лабораторией КамчатГИНРО. Родился в 1935 г. В 1952 г., после окончания средней школы начал трудиться в КО ТИНРО старшим лаборантом. В том же году был призван в СА. После службы и учёбы в военно-медицинском училище в 1958 г. вернулся в институт. Последовательно прошёл должности старшего лаборанта, младшего научного сотрудника, а после окончания ДВГУ — старшего научного сотрудника и заведующего лабораторией. Изучал биологию и состояние запасов донных промысловых рыб. Много лет посвятил изучению камбал восточно-камчатского шельфа. Автор пособия для рыбаков по определению окунёвых рыб, обитающих у тихоокеанского побережья Америки. Многократно участвовал в морских экспедициях. Обучил многих молодых специалистов технике выполнения биологических анализов и обобщению полученных результатов. В 1996 г. вышел на пенсию. Награждён медалями и почётными грамотами. Скончался 14 апреля 2007 г. в г. Владивостоке.

*Попов Валерий Александрович*, капитан дальнего плавания, ветеран УТРФ. Родился 1 мая 1947 г. в Воронежской области. Учился в Ленинградском морском училище по специальности «техник-судоводитель». В 1968 г. направлен на Камчатку в УТРФ. Начал работать помощником капитана, затем пятнадцать лет был капитаном, в основном, на СТР «Солнцево». Окончил высшую партийную школу в г. Хабаровске по специальности «Партийное и советское строительство». В 1989—1991 гг. был секретарём парткома УТРФ, затем стал капитаном-наставником службы мореплавания. Одновременно исполнял обязанности начальника 2-го отдела (гражданской обороны). Позже трудился главным штурманом, в 1997 г. — ведущим менеджером компании «УТРФ-Трейддинг» и заместителем директора по флоту и кадрам ООО «УТРФ-Краб». В 2002 г. назначен заместителем градоначальника г. Петропавловска-Камчатского.

*Попов Валерий Фёдорович*, капитан дальнего плавания, ветеран КРФ и УТРФ. Родился 31 марта 1929 г. В 1949 г. окончил судоводительское отделение ПКМРПТ, направлен в КРФ. Трудиться начал штурманским учеником на пароходе «Анатолий Серов». До 1957 г. работал судоводителем и капитаном парусно-моторных шхун

«Янтарь», «Комета», «Чайка», «Трепанг», «Краснодон», «Энергия», СРТ-626 и «Алупка». С 1957 г. трудился в ПМРП старшим девиатором электрорадионавигационной камеры. Скончался в 2005 г.

*Попов Иван Евгеньевич*, ветеран рыболовецкого флота, на который пришёл в 1954 г. Капитан с 1965 г., в этой должности трудился в УТРФ, рыболовецких колхозах им. В. И. Ленина, им. Горького, УПФ КМПО, ЗАО «Акрос» в общей сложности более сорока лет. После выхода на пенсию был сменным помощником капитана плавмастерской. Зарекомендовал себя как высокопрофессиональный промысловик, требовательный и принципиальный руководитель, хороший воспитатель многих рыбаков. Награждён орденом Трудового Красного Знамени, многими медалями и знаками отличия. Скончался 4 ноября 2010 г.

*Проценко Николай Сергеевич*, капитан дальнего плавания, ветеран УТРФ и Океанрыбфлота. Родился в 1932 г. в с. Красном Сказовского района Херсонской области. Был под нацистской оккупацией. Окончил Херсонское мореходное училище. На Камчатке с октября 1952 г., третий помощник капитана транспортно-рефрижераторного судна. В 1957 г. — капитан парусно-моторной шхуны «Кальмар», затем капитан СРТ «Ропша», «Корф». В 1961 г. назначен старшим помощником капитана-директора первого на Камчатке БМРТ «Браслав». Вскоре стал капитаном-директором БМРТ «Пётр Овчинников». План добычи рыбы в 1966—1967 гг. это судно перевыполнило более чем в полтора раза. Командовал БМРТ УОР «Восход», «Пауджа», «Приозерск», работал в разных должностях в управлении флота.

*Репин Павел Степанович*, капитан судов типа МРС рыболовецкого колхоза «Тумгутум» (пос. Ильпырский Карагинского района Камчатской области), заслуженный работник рыбного хозяйства РСФСР. Родился в 1947 г. В 1976 г. окончил УКК КРП по специальности «судоводитель маломерных судов». За время работы зарекомендовал себя грамотным, хорошо знающим районы и орудия лова промысловиком, умелым организатором и воспитателем коллектива. Щедро передавал богатый производственный опыт товарищам и молодым специалистам, умело сплачивал коллектив и направлял его на выполнение заданий и социалистических обязательств. Коллектив сейнера являлся передовиком социалистического соревнования, постоянно добивался высоких производственных показателей. При плане вылова на одиннадцатую пятилетку в 3 910 добыча составила 4 464 т. Досрочно выполнен план 1987 г.: вместо 700 поймано 807 т. Активный участник общественной

жизни хозяйства, избирался членом профсоюзного комитета флота, совета капитанов и механиков. За высокие показатели в труде неоднократно поощрялся правлением КМПО и колхоза, присвоено звание «Ударник коммунистического труда».

*Рой Николай Герасимович*, капитан дальнего плавания, ветеран КРФ. Родился 25 апреля 1920 г. В 1940 г. окончил Владивостокский морской рыбопромышленный техникум с квалификацией «штурман дальнего плавания», в 1941 г. направлен в Морлов АКО. Капитан с 1956 г., командовал шхуной «Голец», транспортно-рефрижераторным судном «Елизово», пароходами «Пётр Соловьёв», «Щорс», «Якут», теплоходом «Беринг». В 1970 г. вышел на пенсию.

*Рыбальченко Николай Дмитриевич*, ветеран рыбной промышленности Камчатки, участник Великой Отечественной войны. Родился 19 января 1924 г. в с. Сидоровка Красногвардейского района Краснодарского края. После окончания средней школы в 1941 г. добровольцем ушёл на фронт. За время воинской службы с 1941 по 1948 г. прошёл путь от рядового до офицера — капитана. С 1949 г. работал на предприятиях рыбной промышленности Камчатки, сначала нормировщиком, а после окончания в 1964 г. ПКМРПТ — начальником отдела труда и заработной платы Корфского РКЗ, ПСРМЗ, а с октября 1974 г. — КРФ и БРХФ. Член КПСС с 1953 г. Проявлял высокий профессионализм и добросовестность. Награждён орденом Красной Звезды, медалями «За оборону Сталинграда», «За взятие Будапешта», «За взятие Вены», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», за добросовестный и долголетний труд — рядом других отличий. Скончался 1 июля 1989 г. в г. Гродно.

*Самсонов Василий Васильевич*, заместитель начальника экспедиции ЗАО «Акрос». Родился 28 апреля 1939 г. в г. Петропавловске-Камчатском. Трудовую деятельность начал в 1956 г. лаборантом КО ТИПРО. После окончания в 1962 г. Анапской рыбопромышленной школы МРХ СССР работал мастером добычи, флагманским специалистом в колхозе «Путь Ленина» и УТРФ. В 1975 г. перешёл в КМПО, работал на промысловых судах, а затем перешел в ЗАО «Акрос». Прошёл трудовой путь от мастера добычи рыбы промыслового судна, флагманского специалиста до заместителя начальника экспедиции. Скончался 17 декабря 2001 г.

*Сирота Виталий Тихонович*, инженер-технолог, ветеран флота и рыбной промышленности. Родился в 1938 г. Окончил Дальрыбвтуз, в 1965 г. прибыл на Камчатку. Трудиться начал на плавбазах

УТРФ. С 1968 по 1982 г. работал инженером-технологом, начальником отдела обработки УТРФ, затем четыре года был заместителем начальника Петропавловской БОР. Последние десять лет до ухода на пенсию трудился начальником производственного отдела КРП. Проявил себя как грамотный специалист с большим практическим опытом работы. Находясь в море в командировках, участвовал в организации крупных экспедиций, освоении новых судов типа СРТМ-800, плавбаз В-69 и плавзавода «Рыбак Чукотки», а также в выпуске новых видов продукции и консервов из минтая, сельди-иваси, скумбрии, лосося и разнорыбицы, способствуя развитию рыбной промышленности полуострова. Скончался 26 января 2003 г.

*Скурлатов Валерий Фёдорович*, ветеран флота, старший лоцман лоцманской службы ПМРП. Родился 22 марта 1948 г. в пос. Курлея Усть-Карского района Читинской области. На Камчатку приехал в 1964 г. После окончания ПКМУ получил квалификацию «техник-судоводитель» и в 1969 г. направлен в рыболовецкий колхоз им. В. И. Ленина, где проработал до 1995 г., пройдя путь от матроса до капитана-директора на судах типа БМРТ. С 1995 по 2008 г. трудился лоцманом, затем старшим лоцманом. Скончался 2 мая 2008 г.

*Смирнов Сергей Иванович*, директор ПКМРПТ и Камчатского политехнического техникума, заслуженный учитель РФ. Родился 12 сентября 1948 г. в с. Михайловка Благовещенского района Амурской области в рабочей семье. В 1966 г. окончил среднюю школу, работал каменщиком в стройтресте. С 1968 по 1972 г. учился на физико-математическом факультете Благовещенского государственного педагогического института, получил специальность «учитель физики средней школы». По окончании института назначен директором средней школы. С октября 1974 г. — преподаватель технической механики ПКМРПТ, с сентября 1982 г. — заведующий отделением промышленного рыболовства техникума. Из служебной характеристики: «В этой должности проявил себя как знающий, инициативный руководитель. Очень добросовестно, с большой ответственностью относится к своей работе. Умело руководит и направляет работу отделения. Как преподаватель совершенствует своё педагогическое мастерство, хорошо владеет предметом и аудиторией. Работу с учащимися любит и делает всё возможное, чтобы из каждого учащегося воспитать хорошего специалиста, знающего своё дело, а также сознательного гражданина...» В 1985 г. назначен заместителем директора по

учебно-воспитательной работе, с 18 июня 1987 г. по настоящее время — директор учебного заведения. Награждён почётными грамотами Дальрыбы и МРХ СССР, нагрудным знаком «Почётный работник среднего профессионального образования РФ», медалью «Ветеран труда».

*Сопрыкина Ольга Александровна*, судоводитель, капитан на судах КРФ, вторая в истории камчатского флота женщина-капитан (после легендарной А. И. Щетининой). Родилась в августе 1924 г. в дер. Коктебель Старокрымского района Крымской АССР. В 1941 г. окончила восьмой класс средней школы, поступила в педагогический техникум в г. Феодосии, где проучилась всего месяц. После начала Великой Отечественной войны эвакуирована в Узбекистан. Работала счетоводом в г. Ташкенте. В 1943 г. переехала в г. Выкса Горьковской области, трудилась помощником бухгалтера, училась в металлургическом техникуме, но учёбу вновь пришлось оставить в связи с переездом в г. Геничesk Херсонской области. В 1945 г. направлена пионервожатой в среднюю школу № 14 г. Херсона, затем — заведующей библиотекой Херсонской школы мореходного обучения. В 1945 г. поступила и в 1948 г. окончила Херсонский морской рыбный техникум МРП Западных районов СССР по специальности «судовождение» с квалификацией «штурман малого плавания». Направлена на Камчатку. В 1950 г. — второй помощник капитана парохода «Сима», признана «лучшим моряком» этого судна. В 1952 г. — капитан шхуны «Глобус». С 20 февраля 1954 г. сдала командование судном в связи с уходом в декретный отпуск. Избиралась в Петропавловский городской Совет депутатов трудящихся.

*Стаценко Александр Васильевич*, ветеран Великой Отечественной войны, почётный колхозник рыболовецкого колхоза «Путь Ленина» Усть-Камчатского района Камчатской области. Человек удивительной судьбы: дважды бежал из нацистского плена. Воевал на 1-м Украинском фронте. В конце войны был ранен, после лечения направлен на Дальний Восток. Участвовал в войне с Японией. Демобилизован в декабре 1946 г., пришёл в колхоз «Путь Ленина». Здесь сорок пять лет был капитаном промысловых и буксирных судов. Награждён медалями «За победу над Германией», «За трудовую доблесть», орденом Трудового Красного Знамени. Скончался в феврале 2006 г.

*Стволов Валерий Андреевич*, капитан дальнего плавания, ветеран рыбопромыслового флота. Родился 6 января 1953 г. В 1970—1974 гг. учился в ПКМУ. В феврале 1974 г. направлен в УОР.



**Б. Н. Зарубин**



**В. П. Зеньков**



**Г. С. Зибуков**



**В. Н. Зорбиди**



**В. М. Иваницкий**



**Ж. Ф. Иваницкая**



**А. В. Казанков**



**П. Г. Калашников**



**В. Д. Каплун**



**Ким Иль**



**Ю. Н. Коваленко**



**Г. Г. Крамаренко**



**В. В. Кузнецова**



**И. Н. Кусов**



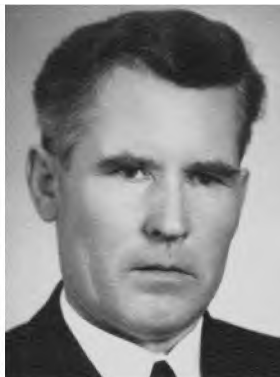
**Н. П. Лобанов**



**Г. В. Лобода**



**А. Т. Макара**



**В. А. Мельников**

Начинал матросом-рулевым, «вырос» до старшего помощника капитана промысловых судов. В 1991 г. утверждён в должности капитана-директора. С 2006 г. по настоящее время работает в ООО «Край Земли» капитаном-наставником.

*Стрюченко Владимир Григорьевич*, судомеханик, ветеран флота рыбной промышленности. В УТРФ с 27 августа 1959 г. (табельный номер 865). Работать начал на танкере «Иртыш», затем шесть лет был механиком судов типа СРТ и СРТР, ещё шесть лет трудился на плавбазе «Советская Сибирь», затем стал главным механиком новейшего плавучего рыбоконсервного завода «Рыбак Чукотки».

*Ступин Илья Тихонович*, ветеран УКМТП. Сюда пришёл в 1961 г. в качестве судоводителя. С 1963 г. — бессменный капитан буксирного катера № 73, а в межнавигационный период — капитан различных судов рейдового и пассажирского флота. Зарекомендовал себя как способный, знающий своё дело, дисциплинированный судоводитель. Возглавляемый им экипаж катера неоднократно перевыполнял задания по перевозке народно-хозяйственных грузов. Многократно поощрялся за высокие трудовые показатели. Награждён орденом Трудового Красного Знамени, ленинской юбилейной медалью.

*Суханов Александр Яковлевич*, почётный работник Морского флота СССР, заслуженный работник ПМТП. Родился 23 февраля 1948 г. в с. Вербеки Павлодарского района Днепропетровской области. Окончил Сахалинское мореходное училище ММФ СССР. В 1965 г. вступил в комсомол. В порту с 18 февраля 1971 г., слесарь-трубопроводчик портофлота, сменный механик механизации первого грузового района, исполняющий обязанности, затем групповой инженер-механизатор групп автопогрузчиков. Трудился докером-механизатором, ведущим инженером грузового района, исполнял обязанности начальника отдела механизации. Активный общественник, избирался председателем цехового комитета механизации, народным заседателем Ленинского районного городского народного суда г. Петропавловска-Камчатского. Из служебной характеристики: «Зарекомендовал себя специалистом, имеющим хорошую теоретическую подготовку и большой практический опыт. В 1976 г. группа слесарей, возглавляемая им, семь раз занимала первое место в социалистическом соревновании среди групп слесарей. За успешную работу неоднократно поощрялся администрацией порта. Является ударником коммунистического труда, много времени уделяет рационализаторской работе, проводит большую работу по подготовке кадров механизаторов».



*Таволжанский Олег Гаврилович*, почётный работник Морского флота СССР, заслуженный работник транспорта РФ, заслуженный работник ПМТП. Родился 17 июня 1948 г. в г. Холмске Сахалинской области. В 1968 г. окончил Сахалинское мореходное училище ММФ СССР с квалификацией «техник-эксплуатационник». В порту с 1968 г., до 1972 г. работал на оперативных должностях: помощник заведующего складом, стивидор, старший стивидор. По решению коллектива порта направлен на учёбу на очное отделение ДВВИМУ. В 1977 г. получил квалификацию «инженер-эксплуатационник», вернулся на предприятие, трудился инженером-технологом, старшим стивидором по закрытию таймшитов. В 1983 г. назначен стивидором портпункта Палана. В 1984—1988 гг. — начальник портпункта Манилы, в 1988—1996 гг. — заместитель начальника портово-экспедиционного флота по эксплуатации, с 1996 г. — начальник флота. В 2001 г. назначен заместителем генерального директора порта по работе в Корякском автономном округе. Избирался депутатом Камчатского областного Совета народных депутатов от Корякского автономного округа (2001—2007 гг.). Из служебной характеристики: «Отличается исполнительностью и настойчивостью. Не считается с личным временем, если это требуется в интересах коллектива. Постоянно повышает уровень профессиональных знаний. К решению всех производственных вопросов подходит с государственных позиций».

*Танасов Владимир Васильевич*, траловый мастер рыболовецкого колхоза им. Октябрьской революции (пос. Октябрьский Усть-Большерецкого района Камчатской области), заслуженный работник рыбного хозяйства РСФСР. Родился в 1944 г. В 1974 г. окончил курсы траловых мастеров при рыболовецком колхозе им. В. И. Ленина. Проявил себя как грамотный специалист, способный организатор производства, отдающий много сил совершенствованию рыбацкого мастерства, улучшению конструкции орудий лова. Активный участник освоения кормового траления на судах типа МРС, снюрреводного промысла. Его хорошее знание орудий лова и методов добычи рыбы способствовали стабильной работе экипажа, постоянно добывавшегося высоких производственных показателей. Экипаж успешно справился с выполнением плана одиннадцатой пятилетки: вместо 5 220 добыл 7 474 т рыбы при сортности 98,6 %. Активно участвовал в общественной жизни коллектива, являлся членом комиссии по работе с молодёжью при сельсовете, членом профкома цеховой профсоюзной организации. Награждён орденом Трудовой Славы 3-й степени.

*Тарапуров Юрий Петрович*, ветеран ПМТП и УКМТП, почётный работник Морского флота СССР, заслуженный работник транспорта РФ. Родился 19 января 1930 г. в г. Днепропетровске. Трудовой путь начал шахтёром. В 1951 г. окончил Одесское мореходное училище по специальности «техник-эксплуатационник». В ПМТП с 29 апреля 1952 г., был стивидором, диспетчером, заместителем начальника грузового участка. С 1956 по 1963 г. — начальник грузового района УКМТП. С 1963 по 1972 г. работал в Туапсинском морском порту. С марта 1973 г. вновь в УКМТП, старший инженер-экономист планово-производственной группы, начальник эксплуатационного участка, начальник грузового района. Двадцать три года трудился заместителем начальника порта по эксплуатации, в последние годы был ведущим инженером по охране труда и технике безопасности. Воспитал несколько поколений портовиков. На любом участке работы проявлял исключительные организаторские способности, творческую инициативу, умение направить работу коллектива на выполнение поставленных задач. При его непосредственном участии совершенствовался технологический процесс обработки флота, внедрялись новые формы организации труда, вводились в строй новые производственные мощности, улучшались условия труда и быта портовиков. Многократно поощрялся за многолетнюю работу и особый вклад в развитие предприятия. В январе 2010 г. ушёл пенсию, проработав в системе морского транспорта страны пятьдесят восемь лет. Ныне живёт в г. Минеральные Воды. 16 июня 2010 г. его именем назван сухогруз ОАО «Камчатское морское пароходство».

*Тарасов Пётр Петрович*, лучший ловец Озерновского рыбокомбината АКО в 1935—1937 г. Родился в 1903 г. в рабочей семье, получил начальное образование, беспартийный, «передовик производства — стахановец». В путину 1936 г. добился выполнения плана на 324 %.

*Торопов Григорий Демьянович*, заместитель начальника АКО в 1934—1937 гг. Прибыл на Камчатку вместе с назначенным начальником АКО И. А. Адамовичем. Возглавлял одно из ключевых направлений деятельности общества — Рыбное управление. При нём на Камчатке впервые начало работать предприятие по добыче рыбы в открытом море с современных по тому времени судов — БАОЛ, ставшая родоначальником всех промысловых флотов полуострова. Арестован в начале июля 1937 г. как один из «руководителей шпионско-диверсионной организации». Вывезен в г. Хабаровск, Военной коллегией Верховного суда СССР осуждён

к высшей мере наказания. Расстрелян 9 февраля 1938 г. в г. Владивостоке. Реабилитирован в 1956 г.

*Тупиков Ефим Андронович*, первостроитель и заслуженный ветеран ПМТП, участник трудового фронта. Родился 2 февраля 1916 г. в с. Песьяновка Петуховского района Уральской области. Образование — семиклассное. В 1938 г. призван в РККА из г. Петропавловска Казахской ССР, направлен служить на Камчатку. В ноябре 1943 г. в звании младшего сержанта демобилизован специальным решением ГКО и направлен на выполнение особо важного правительственного задания. «Все мы, молодые солдаты, рвались на фронт, но в ноябре 1943 г. нас направили на строительство порта». В ПМТП трудился по 1 апреля 1973 г., затем, в 1978 и 1988 гг., был плотником промышленно-гражданского участка стройконторы «Камчатморстрой», бригадиром плотников, грузчиком, прорабом, мастером ремонтно-строительного управления. Из характеристики за 1944 г.: «Работая бригадиром плотников с мая 1944 г., к своим обязанностям относился добросовестно. На протяжении 1944 г. добился высокой производительности труда, энергичный, дисциплинированный бригадир. Неоднократно за хорошую работу был премирован... Подготовил квалифицированных плотников...» Многократно поощрялся и награждался, признан «Лучшим рационализатором порта», «Лучшим наставником молодёжи». Скончался в 2006 г.

*Улицкий Исаак Осипович*, начальник ПМТП в 1947—1949 гг. Родился 22 июня 1899 г. в г. Одессе в мещанской семье. Образование среднее, квалификация — «Эксплуатационник Морского флота». Член ВКП(б) с 1944 г. Начальником порта назначен 1 сентября 1947 г. За перевыполнение государственного плана приказом ММФ СССР от 2 июля 1948 г. награждён премией в размере 1 950 руб. 29 ноября 1949 г. уволен с должности приказом ММФ СССР.

*Упрямов Владимир Евгеньевич*, руководитель группы охраны природы КамчатНИРО, старший научный сотрудник. Родился 5 мая 1952 г. В 1974 г. окончил Донецкий государственный университет по специальности «Ботаника и зоология». Служил в СА, работал в Госинспекции по карантину растений Министерства сельского хозяйства СССР по Донецкой области. С февраля 1977 г. — старший лаборант лаборатории пелагических рыб КО ТИНРО. В мае 1985 г. перешёл в лабораторию по изучению морских зверей, в 1988 г. — в созданную в связи с интенсификацией хозяйственной деятельности группу охраны природы. С 1993 г. был её руководителем.



П. А. Мельников



А. Г. Мирзабейли



С. Г. Несват



А. П. Никитенко



В. И. Николаев



А. И. Нишнулкина



А. И. Поздрачева



А. Р. Орлинский



Пак Чун Сам



А. А. Панихин



Н. Н. Пименов



М. В. Подригуля



С. И. Смирнов



О. Г. Таволжанский



Е. А. Тушиков



А. С. Ускиряев



В. С. Филёв



Н. Н. Шаталов

Провёл большую работу по сохранению нерестового фонда и оптимизации воспроизводства камчатских лососей, выполнил обоснование нецелесообразности сельскохозяйственно-мелиоративных работ и запрета добычи россыпного золота в нерестовых реках Камчатки, сохранения лесозащитных полос вдоль берегов рек. Скончался 27 июня 2000 г. в г. Жданове.

*Ускиряев Алексей Степанович*, первостроитель и заслуженный ветеран ПМТП, участник трудового фронта, почетный работник Морского флота СССР. Родился 18 марта 1911 г. в с. Гикудим Сосновоборского уезда Пензенской губернии. Получил начальное образование. В порту трудился с 22 февраля 1945 по 12 июля 1968 г., до выхода на пенсию, после чего уехал на материк. Из служебной характеристики: «Один из лучших портовых рабочих. Владеет профессиями сигнальщика, стропальщика, лебёдчика. Постоянно перевыполняет нормы выработки». Родоначальник династии портовиков. Его сын А. С. Ускиряев трудился в механической мастерской, дочь Т. А. Ускиряева работала оперативным диспетчером. За достижение высоких производственных показателей получил более тридцати поощрений.

*Федин Виктор Александрович*, ветеран рыбной промышленности. Родился в 1943 г. С 1974 по 1989 г. трудился на судах УТРФ помощником капитана по производству, был начальником производственного отдела УТРФ. С 1998 г. — директор холодильника ОАО «Камчатрыбпром». Зарекомендовал себя как опытный, ответственный работник, хороший организатор, знающий специфику работы флота. За добросовестный труд, заслуги в развитии рыбной отрасли занесён на общефлотскую Доску почёта, удостоен звания «Наставник мастеров-обработчиков», награждён медалью «300 лет Российскому флоту». Скончался 19 августа 2002 г.

*Феребков Анатолий Ильич*, ветеран рыбопромыслового флота и ПМРП. Родился 11 ноября 1943 г. в г. Комсомольске-на-Амуре. На Камчатку приехал в 1959 г. После окончания ПКМУ с квалификацией «техник-судоводитель» с 1964 г. работал на судах УТРФ, КРФ и Океанрыбфлота. Прошёл трудовой путь от матроса до капитана-директора БМРТ. С 1983 по 2005 г. — морской лоцман лоцманской службы, капитан портнадзора государственной администрации ПМРП. Скончался 22 июля 2006 г.

*Фёдоров Герольд Степанович*, ветеран рыбопромыслового флота. Родился 13 июня 1935 г. в пос. Хор Хабаровского края. В 1952 г. после окончания школы-восьмилетки приехал на Камчатку и поступил в ПКМУ. В 1957 г. после его окончания направлен

на работу на СРЗ «Фреза». Работал слесарем, мастером. Одновременно без отрыва от производства учился в Дальрыбвтузе, который успешно окончил в 1965 г. С 1967 г. — механик на судах КРФ, затем групповой механик и начальник технического отдела флота. Погиб в автокатастрофе 3 января 1995 г.

*Филёв Владимир Степанович*, кандидат технических наук, доцент, заведующий кафедрой электротехники и электрооборудования судов КамчатГТУ. Родился в 1943 г. в г. Челябинске. Окончил ремесленное училище, пришёл электрослесарем на Челябинский трубопрокатный завод. Окончил школу рабочей молодёжи, получил от завода направление и в 1961 г. поступил в Московский институт стали и сплавов. С 1966 г. аспирант, в 1970 г. защитил кандидатскую диссертацию, стал старшим научным сотрудником УралНИТИ трубной промышленности. В 1972 г. избран по конкурсу старшим преподавателем кафедры машиноведения Камчатского филиала Дальрыбвтуза. В 1977 г. получил учёное звание доцента. Был деканом судомеханического и заочного факультетов. Делом его жизни стало открытие и становление в университете электромеханической специальности. Читал курсы «Основы технической эксплуатации судового электрооборудования», «Надёжность и техническая диагностика», «Теория электропривода», «Судовые электрические машины», «Моделирование судового электрооборудования и средств автоматики». Автор и соавтор двух учебников, ряда научных и методических работ. «Спокойный, уравновешенный, неконфликтный, уважающий всех человек. Грамотный, умный. Сильный преподаватель. Хороший руководитель, никогда не держал дистанцию по отношению к подчиненным. “Любимчиков” не имел. При необходимости защищал, грамотно аргументировал действия. Любил людей. Благодаря ему на факультете сохранялся хороший моральный климат» (В. А. Пахомов). Скончался 20 февраля 2002 г.

*Филин Антон Николаевич*, первый главный инженер ПМТП, занимал эту должность в 1943—1945 и 1947—1949 гг. Родился в 1903 г. в дер. Бабинка Епифановского района Тульской области в крестьянской семье. Образование высшее, инженер-гидротехник. На морском транспорте трудился с 1930 г. В 1942 г. — старший инженер Дальморпроекта, один из разработчиков проекта реконструкции ПМРП. 28 сентября 1949 г. откомандирован в распоряжение Дальморпроекта.

*Фирюлин Александр Михайлович*, кандидат технических наук, доцент кафедры холодильных машин и установок КГАРФ. Родился

17 июня 1947 г. в с. Первомайском Чувашской области. В 1952 г. с родителями приехал на Камчатку. (Его отец — Фирюлин Михаил Иванович — один из первопроходцев холодильного дела на Камчатке, выпускник ЛТИХП, на полуостров прибыл в 1940 г., работал на Усть-Камчатском РКЗ, а с 1957 г. — в ГКРП и КО института «Гипрорыбпром».) Окончил вечернюю школу, одновременно работал токарем на ПСРМЗ. Окончив ЛТИХП, трудился рефмехаником в УОР, главным механиком Петропавловского холодильника № 30. Окончил аспирантуру при ЛТИХП, защитил диссертацию, был инженером-технологом в «Гипрорыбпроме». При его участии проектировались холодильники и сезонные базы, рыбообразовные заводы и птичники. С начала 1990-х гг. — преподаватель КГАРФ, избран членом-корреспондентом Международной академии холода. «На первый взгляд, он не был “удобным” человеком — его нетерпимость к фальши, колючесть, ирония зачастую отпугивали, но это был добрейшей души человек, деликатный и интеллигентный. В последний год жизни всё чаще посещала задумка: обработать архив, доставшийся ему от отца, и написать книгу по истории развития рыбной отрасли Камчатки. Но не успел...» Трагически погиб 11 июля 1999 г.

*Фомин Алексей Степанович*, траловый мастер СРТ «Камчатка» УТРФ. Родился в 1918 г. в дер. Елунино Белоярского уезда Екатеринбургской губернии в семье рабочего. Получил начальное образование. В 1935 г. начал трудиться в родном селе в колхозе. В 1938—1949 гг. служил в РККА. После демобилизации прибыл на Камчатку, был вначале рабочим, затем ловцом, а с 1953 г. — траловым мастером. В совершенстве овладел орудиями активного морского лова, добился отличных результатов на промысле. В 1957 г. экипаж СРТ «Камчатка» выступил инициатором социалистического соревнования за досрочное выполнение годового плана добычи рыбы: при задании 9 040 выловил 14 210 ц и завоевал переходящее Красное знамя Камчатского обкома КПСС и облизполкома. В 1958 г. рыбаки вместо плановых 14 000 взяли уже 21 590 ц рыбы и стали экипажем коммунистического труда. За успехи в развитии активного морского рыболовства в 1957 г. награждён орденом Трудового Красного Знамени. В 1959 г. избран депутатом Верховного Совета РСФСР.

*Фонарёв Георгий Иванович*, капитан дальнего плавания, один из первых судоводителей АКО. В июле 1925 г. трудился на парусно-моторной шхуне «Наркомпрод Брюханов» старшим помощником у легендарного капитана А. И. Дудника. В 1931 г. коман-



довал шхуной АКО «Чукотка». Шхуна на пути к острову Врангеля 1 августа 1931 г. была раздавлена льдами, экипаж спас пароход «Ительмен». В 1932 г. — старший помощник капитана на перегоне зверобойной шхуны «Темп» из Норвегии во Владивосток. В 1935 г. командовал зверобойным судном «Нажим», награждён орденом Трудового Красного Знамени. В 1936 г. впервые провёл Северным морским путём небольшой парусно-моторный бот «Капитан Поспелов».

*Хомик Валентин Петрович*, капитан дальнего плавания, ветеран рыболовецкого флота. Родился в 1945 г. В 1968 г. окончил судоводительское отделение ПКМУ, направлен в УТРФ. Начиная трудиться в должности младшего помощника капитана. С 1980 г. возглавлял судовые экипажи и руководил ими девятнадцать лет. Его последним судном стал СТР «Сопочное» ООО «УТРФ-Флот». Скончался 1 ноября 1999 г. во время очередного рейса.

*Чернышёв Владимир Акимович*, главный бухгалтер АКО. Родился в 1888 г. в крестьянской семье. Получил начальное образование и в тринадцатилетнем возрасте в 1901 г. начал самостоятельную трудовую жизнь в качестве ученика конторщика в частном имении, где проработал до 1910 г., став помощником бухгалтера. В 1911 г. окончил курсы счетоводов в г. Москве, поступил в акционерное общество «Грибановский сахарный завод». В 1914 г. призван в Русскую Императорскую Армию, участник Первой мировой войны. Вернулся на завод и работал до 1926 г., затем перешёл в трест «Союзсахар», где назначен главным бухгалтером. В 1933 г. прибыл на Камчатку, заместитель, затем главный бухгалтер АКО. Являлся одним из лучших главных бухгалтеров общества, отличался исключительной исполнительностью и инициативой. Скончался 8 марта 1935 г. от разрыва сердца, будучи в г. Москве в служебной командировке.

*Шановалов Владимир Михайлович*, капитан судов типа МРС рыболовецкого колхоза «Тумгутум» (пос. Ильпырский Карагинского района Камчатской области), заслуженный работник рыбного хозяйства РСФСР. Родился в 1951 г. В 1983 г. окончил УКК ГКРП по специальности «Судоводитель маломерных судов». Зарекомендовал себя добросовестным трудолюбивым работником, хорошим промысловиком и руководителем. Не имел аварий и аварийных происшествий. Одним из первых в колхозе освоил суда типа МРС-150, лов сельди в Олюторском заливе. Охотно передавал свой промысловый опыт товарищам по работе. Руководимый им экипаж из года в год добивался высоких производственных

показателей. Улов за одиннадцатую пятилетку при плане 4 050 составил 4 306 т при сортности 95,0 %. Активный общественник, избирался членом правления колхоза, группы народного контроля, совета капитанов и механиков. Награждён медалью «За трудовую доблесть», неоднократно поощрялся правлением колхоза, партийными и советскими органами района.

*Шталов Николай Николаевич*, председатель рыболовецкого колхоза им. Бекерева (с. Ивашка Карагинского района Корякского национального округа). Родился 25 октября 1925 г. в с. Романово Панкрушикинского района Алтайского края. Получил начальное образование. Работал по найму с 1940 г., был бригадиром лова национального колхоза «Турвинэ». Член КПСС с 1952 г. В 1953 г. окончил УКК в г. Хабаровске по специальности «Организатор рыбного хозяйства». Со 2 марта 1957 г. — председатель колхоза «Рыбак» (с. Дранка), с 1960 г. — председатель колхоза им. Бекерева. Умелый организатор производства, внёс большой вклад в развитие технической и социальной базы хозяйства. Награждён орденом Ленина, юбилейной ленинской медалью. 25 декабря 1973 г. присвоено звание «Заслуженный колхозник». Неоднократно поощрялся денежными премиями и ценными подарками. С марта 1974 г. — заместитель председателя колхоза, 15 февраля 1975 г. выведен из членов колхоза по собственному желанию.

*Шаш Николай Иванович*, капитан дальнего плавания АКОфлота. Родился в 1907 г. в г. Ворошилове (Уссурийске) Дальневосточного края в крестьянской семье. В 1931 г. окончил Владивостокский морской техникум. Работал в Приморском госрыбтресте, был старшим помощником капитана парохода «Большой Шантар». В АКОфлоте с 1937 г., командовал самым большим пароходом флота «Ительмен». Арестован 14 сентября 1941 г. Выездной сессией Военной коллегии Верховного суда СССР, приговорён к десяти годам лишения свободы с поражением в правах на пять лет по ст. 58-10 ч. 2 «Пропаганда или агитация, содержащие призыв к свержению, подрыву или ослаблению советской власти или к совершению отдельных контрреволюционных преступлений... в местностях, объявленных на военном положении». Реабилитирован 16 октября 1957 г. На момент реабилитации жил в г. Канске Красноярского края.

*Швалёв Иван Романович*, директор Олюторского рыбокомбината АКО. Родился в 1897 г. в с. Кургино Бурлинского уезда Томской губернии в крестьянской семье. Окончил начальную школу,

курсы директоров рыбокомбинатов. Член ВКП(б). Арестован 20 октября 1937 г. Выездной сессией Военной коллегии Верховного суда СССР приговорён к высшей мере наказания по ст. 58-1а, 7, 8, 11 «Измена родине... подрыв государственной промышленности... совершение террористических актов...» Расстрелян 11 июня 1938 г. Реабилитирован в 1957 г.

*Швалов Георгий Максимович*, капитан дальнего плавания, начальник государственной администрации ПМРП. На Камчатке с 1964 г. В 1965 г. в составе экипажа гидрографического судна участвовал в переходе Северным морским путём из г. Калининграда до г. Петропавловска-Камчатского. После окончания ПКМУ направлен на работу в УОР, где с 1971 по 1983 г. прошёл путь от младшего помощника до капитана-директора. Трудился на БАТМ «Багарево», «Московская Олимпиада», «Борисов». Около года был морским инспектором в Дальгосрыбфлотинспекции, затем перешёл в службу капитана ПМРП старшим капитаном, начальником портнадзора. С 1986 по апрель 2008 г. исполнял обязанности заместителя начальника государственной администрации — капитана порта. 16 апреля 2008 г. приказом Госкомрыболовства РФ назначен начальником государственной администрации порта.

*Шевашкевич Иван Павлович*, капитан дальнего плавания, ветеран тралового флота. На Камчатке — с 1958 г., после демобилизации из рядов Советской Армии. Поступил на работу в УМАР, начал работать матросом, прошёл трудовой путь до капитана судов типа СРТ, СРТР, СРТМ. В должности капитана проработал двадцать два года, до последних дней жизни. Зарекомендовал себя как требовательный, грамотный, хорошо знающий промысловое дело организатор производства. Скончался 28 июня 1993 г.

*Шевохутдинов Александр Дмитриевич*, старший крановщик, заслуженный ветеран ПМТП, участник Великой Отечественной войны. На предприятии с марта 1950 г., начал учеником крановщика. Тридцать три года трудился на добыче песка и гравия. Вышел на пенсию в 1983 г. За годы работы получил более пятидесяти поощрений. Награждён медалями «За отвагу», «За доблестный труд» и другими. Скончался в октябре 1989 г. По словам коллег, «новостройки нашего города, новые причалы, те объекты, на возведение которых они пошли, будут ему хорошей памятью».

*Шиберин Валерий Александрович*, судомеханик, ветеран Океанрыбфлота. Начал трудиться в 1977 г. на промысловых судах механиком-дизелистом. В дальнейшем работал групповым механиком, инженером-теплотехником инженерно-технической службы флота.

Подготовил несколько поколений судомехаников для флота Камчатки. Скончался 18 июля 2011 г.

*Шлюжа Пятрас Юозович*, капитан дальнего плавания, капитан-директор судов Океанрыбфлота. Родился в 1947 г. Окончил Клайпедское мореходное училище. В УОР с 1971 г. Трудовой путь начал третьим помощником капитана, стал капитаном-директором. Скоропостижно скончался в районе промысла на борту БМРТ «Иван Середа» в марте 1991 г.

*Юрпольский Валентин Евгеньевич*, капитан дальнего плавания, начальник Беринговоморской промысловой экспедиции Океанрыбфлота. Родился 12 декабря 1938 г. в г. Владивостоке. В 1956 г. после окончания средней школы приехал на Камчатку, поступил в ПКМУ. После его окончания в 1959 г. на промысловых судах прошёл долгий производственный путь от младшего помощника капитана до капитана-директора и начальника промысловой экспедиции. Скоропостижно скончался 7 мая 1993 г. на трудовом посту при нахождении в море.

*Яблоков Станислав Николаевич*, флагманский специалист промышленного рыболовства, ветеран труда, ветеран рыбопромыслового флота. Родился в 1948 г. После окончания рыбопромышленного техникума пришёл в УТРФ. С 1968 г. тридцать лет трудился на промысловых судах и в аппарате УОР — БОР — ОАО «Океанрыбфлот». Воспитал большое количество промысловиков. Последние пять лет жизни был заместителем генерального директора и исполнительным директором ООО «Авача-Трал». Награждён медалью «За трудовое отличие». Скончался 14 февраля 2004 г.

*Яковлев Иван Несторович*, главный инженер Петропавловской моторно-рыболовной станции. Родился в 1912 г. Окончил Астррыбвтуз по специальности «Промышленное рыболовство». На Камчатке впервые побывал студентом на практике в 1932 г. С 1936 г. — инженер по добыче рыбы Усть-Камчатского рыбокомбината, затем был директором Усть-Камчатской моторно-рыболовной станции, исполнял обязанности начальника конструкторского бюро ГКРП. В 1950 г. назначен главным инженером Петропавловской моторно-рыболовной станции, обслуживавшей артели им. Сталина, «Красная связь» и «Красный партизан», располагавшиеся на берегах Авачинской губы. За высокие деловые и человеческие качества пользовался большим уважением у рабочих, служащих станции и рыбаков. Член ВКП(б) с 1942 г., являлся членом президиума Елизовского райкома партии, избирался в районный Совет де-

путатов трудящихся. Награждён знаком «Отличник рыбной промышленности», медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», серебряной медалью «Участник Всесоюзной сельскохозяйственной выставки». Скончался 23 января 1957 г.

*Якунин Александр Николаевич*, капитан дальнего плавания, ветеран рыбопромыслового флота, один из руководителей предприятий рыбохозяйственного комплекса Камчатки и Юга России. Родился 16 августа 1947 г. в с. Ука Карагинского района Камчатской области. В 1962 г. поступил и в 1967 г. окончил ПКМУ, направлен в УТРФ. С июня 1967 г. — матрос БМРТ «Борис Горинский», с 1968 по 1969 г. — третий помощник капитана на судах типа СРТ и СРТМ. С 1969 по 1975 г. — четвёртый, третий, второй, старший помощник капитана на плавбазах «50 лет Октября», «Северный полюс», «Советская Камчатка», «Ламут», «Комсомольск-на-Амуре». В сентябре 1976 г. назначен капитаном-директором плавбазы «Комсомольск-на-Амуре», затем командовал плавбазой «Советская Бурятия». В 1980 г. — начальник службы мореплавания, затем заместитель начальника ПО «КРП». С 25 июля 1985 г. — заместитель начальника ВРПО «Дальрыба» в г. Владивостоке. С 1987 по 1992 г. — начальник ВРПО «Азчеррыба» в г. Севастополе, затем вице-президент ВАО «Соврыбфлот», один из основателей Всероссийской ассоциации рыбопромышленников и экспортеров. В 1994 г. основал две коммерческие рыбохозяйственные компании. Активный собиратель и пропагандист истории отечественной рыбной промышленности. Инициатор издания и составитель серии книг «Капитаны рыбного хозяйства СССР» («Азчеррыба», 2012; «Дальрыба—Камчатрыбпром», 2013), Организатор уникального Музея истории российского рыболовства (г. Москва), общественный директор Интернет-музея отечественного рыболовства ([www.fishmuseum.ru](http://www.fishmuseum.ru)).

*Якунин Николай Матвеевич*, глава камчатской династии Якуниных. Родился в 1923 г. Получил неполное среднее образование. В июне 1941 г. пришёл в качестве рабочего в Майно-Пылгинский промысловый район АО «Дальрыбопродукт». В 1942 г. — ловец, в 1943 г. — матрос моторного катера. В мае 1945 г. — старшина катера. С 1947 г. инспектор по кадрам и спецработе Майно-Пылгинского рыбокомбината ГКРП, исполнял обязанности инженера флота. В 1949—1961 гг. был старшиной катера, капитаном флота Хайлюлинского рыбокомбината. В апреле 1961 г. назначен заместителем директора комбината. В 1968 г. переведён

в Анапкинский рыбокомбинат, назначен директором рыбозавода в бухте Лаврова. После закрытия завода в связи с уменьшением запасов сельди переведён заместителем директора, а вскоре назначен директором Анапкинского рыбокомбината. В 1973 г. — начальник управления жилищно-коммунального хозяйства КРП. В 1977—1983 гг. трудился в ремонтно-строительном управлении КРП, затем вышел на пенсию по возрасту. Без дела сидеть не смог, поэтому с 1987 г. работал сторожем-вахтёром. Награждён медалью «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.», знаком «Победитель социалистического соревнования 1980 г.», многочисленными премиями и благодарностями.

*Яц Пётр Васильевич*, капитан дальнего плавания, ветеран УТРФ. Родился в 1944 г. в многодетной семье рабочего. В 1950 г. семья переехала в пос. Шкотово в Приморье. Рано потерял мать. Трудиться начал после окончания школы-семилетки, был грузчиком. После окончания вечерней школы в 1961 г. уехал в г. Петропавловск-Камчатский, поступил в ПКМУ. Матросом-практикантом, учащимся четвёртого курса пришёл на своё первое судно — СРТ «Кумроч». В 1966 г. после окончания училища направлен в УТРФ матросом на СРТ «Серпухов». Осенью 1966 г. — третий помощник капитана СРТ «Камбальный», в 1968 г. — старший помощник капитана этого судна. В 1969 г. принял в г. Хабаровске и перегнал на Камчатку СРТМ «Тургень», затем трудился на СРТМ «Черемхово». В 1972 г. в качестве капитана принял СРТР «Комбайнёр». «С первого рейса на этом судне, с таким симпатичным, пахнущим тёплой горбушкой названием, стал со своей командой собирать “хорошие урожаи” с бескрайних морских полей» (Д. Спицын). В 1976 г. назначен капитаном СТ «Сватово». Награждён орденом Трудового Красного Знамени.

# ИСТОРИЯ КАМЧАТКИ В ДОКУМЕНТАХ

В. И. БОРИСОВ

## ПО РЕКЕ КАМЧАТКЕ. Год 1959-й

В фондах Петропавловского городского музея воинской славы хранятся дневники его организатора, вице-адмирала, Героя Советского Союза Григория Ивановича Щедрина, тогда командующего Камчатской военной флотилией. Это — четыре книги в твёрдом переплете. На первой странице под заголовком «Вместо предисловия» автор пишет: «Более пяти лет я прослужил на Камчатке. Эти годы считаю самыми напряжёнными, насыщенными событиями, требовавшими от меня кипучей деятельности и приложения всего своего опыта, знаний и энергии. Трудиться приходилось много, не считаясь со здоровьем и отдыхом. То, что называется — с полной отдачей. Я не вёл регулярного дневника. Однако когда позволяло время и обстановка, делал более или менее подробные записи. Так было, в частности, при путешествиях по реке Камчатке...»<sup>1</sup>

*Щедрин Григорий Иванович* — моряк-подводник, Герой Советского Союза, вице-адмирал. Родился 1 декабря 1912 г. в г. Туапсе. С двенадцатилетнего возраста начал трудиться на лесозаготовках. В 1926 г. поступил юнгой на шхуну «Диоскурия», несколько лет совмещал учёбу с работой матросом на судах Черноморского государственного морского пароходства. В 1932 г. окончил судоводительское отделение Херсонского морского техникума. В 1934 г. призван в Рабоче-Крестьянский Морской Флот, стал подводником. В 1937 г. окончил командный класс Учебного отряда. Служил на подводной лодке Щ-301, был назначен старшим помощником командира лодки Щ-114 Тихоокеанского флота, а затем через год — командиром лодки Щ-110. Его экипаж завоевал шесть флотских призов, а в 1939 г. стал лучшим на Тихоокеанском флоте и два года удерживал это звание. В 1941 г. в звании капитан-лейтенанта назначен командиром строящейся подводной лодки С-56. В сентябре 1942 г. она совершила не имевший примеров переход через девять морей и три океана на Северный флот. Лодка совершила восемь боевых походов, потопила десять и повредила четыре вражеских корабля общим водоизмещением около 85 тыс. т. За выдающиеся боевые результаты 31 марта 1944 г. она награждена орденом Красного Знамени, а 23 февраля 1945 г. стала гвардейской. Командир удостоен звания Героя Советского Союза. После войны С-56, превращённая в музей, установлена на Корабельной

набережной в главной базе Тихоокеанского флота в г. Владивостоке. В 1954 г. окончил Военную академию Генерального штаба, в ноябре этого года назначен командующим Камчатской военной флотилией. За годы руководства ею внёс большой вклад в развитие базы подводных лодок, освоение новых видов вооружений и боевой техники, повышение боевой готовности флота, развитие флотской инфраструктуры. Под его руководством построены новые причалы, ремонтная база, военно-морской госпиталь, жилье для военнослужащих. Помимо выполнения служебных обязанностей являлся депутатом областного Совета, членом областного комитета КПСС, активно изучал историю полуострова. Организатор нынешнего городского музея воинской славы, открытого 26 июля 1959 г. Во время последнего камчатского отпуска в августе 1959 г. вместе с краеведом В. И. Воскобойниковым восстановил памятный крест, некогда установленный первопроходцем В. В. Атласовым на реке Камчатке. По его инициативе был возрождён «День памяти защитников Отечества», открыт памятник героям обороны города в 1854 г., восстановлена Третья батарея А. Максимова. В 1959 г. по состоянию здоровья освобождён от командования флотилией и переведён в Москву, назначен главным редактором старейшего отечественного журнала «Морской сборник». Проявил себя как талантливый писатель-маринист. В 1959—1960 гг. в газете «Тихоокеанская вахта» опубликовал серию исторических очерков «Земля Камчатская», автор книг «На борту С-56» (1959), «Подводники» (1962), «Под глубинными бомбами» (1967), «Верность присяге» (1985), «Петропавловский бой» (1975), документальной повести «Интервью, которого не было» (1974). Передал Музею боевой славы четыре тома своих «Камчатских дневников». В 1973 г. вышел в отставку, но остался членом редколлегии «Морского сборника». 1 августа 1990 г. удостоен звания почётного гражданина г. Петропавловска-Камчатского. Скончался в 7 января 1995 г. По ходатайству военных моряков, ветеранов войны, жителей города его именем названа площадь перед Домом офицеров флота и созданным им музеем.

Первый четырёхсотстраничный машинописный том посвящён его поездкам по полуострову от Петропавловска до селения Малка, описанию его природы и фрагментов истории. В него входят главы «В поисках экспонатов», «Интересная находка», «Встреча с одним из первых комсомольцев Камчатки», «На экране — наша морская жизнь», «Землетрясение в районе Камчатки», «День Военно-Морского флота», «Первые шаги самого восточного в стране музея» и другие. Всего таких глав тридцать три.<sup>2</sup>

Второй том включает четыреста четыре страницы. Его часть, одиннадцатая глава «В отпуске по болезни», включает описание путешествия по реке Камчатке из Усть-Камчатска до селения Долиновки и обратно. Этой главе автор посвятил двести четыре страницы.



Далее напечатано письмо красного партизана А. И. Козырина, затем идёт изложение книги А. И. Алексеева «Подвиг русских людей» об обороне Петропавловска в 1854 г. Этой же теме посвящен ещё ряд материалов. Дальше автор приводит свои блокноты при изучении Камчатки.

Большинство материалов, вошедших в третий том объёмом в триста шестьдесят страниц, посвящено освоению Русской Америки и русским мореплавателям XVIII в.<sup>3</sup>

Заключительный, четвёртый, том воспроизводит малоизвестный в то время труд морского офицера А. С. Сгибнева «Исторический очерк главнейших событий в Камчатке 1650—1856 гг.», перепечатанный из журнала «Морской сборник» за 1869 г.<sup>4</sup>

Пятьдесят пять лет назад, в августе 1959 г., Григорий Иванович Щедрин отправляется в поездку по реке Камчатке. Надо сказать, что сегодня по реке суда практически не ходят, а на 1950-е гг. пришёлся пик развития судоходства. В те годы по реке доставляли топливо, продукты питания, стройматериалы, перевозили людей и технику. Вниз по течению сплавляли лес из Камчатского, Козыревского и Ключевского лесспромхозов.

Путешествие адмирала длилось с 6 по 23 августа. Он и его спутники познакомились с жизнью посёлков, разбросанных по берегам реки, с их жителями, производственными заботами и неповторимой природой края. В статье «Прошлое и настоящее», опубликованной в газете «Камчатская правда», один из участников, В. И. Воскобойников, пишет: «Сейчас можно подвести итоги... поездки. За двадцать дней пройдено на катере по реке Камчатке более тысячи шестисот километров, побывали в шестнадцати населённых пунктах. Во многих исторических местах, собрали ценные экспонаты для музея боевой славы моряков-тихоокеанцев по разделу “История Камчатки”: бивень и два зуба мамонта, два каменных топорика, более десятка монет XVIII и XIX веков, наконечники стрел, древние изделия из кости, скребочки из вулканического стекла и многое другое. Беседы со старожилками дали немало полезных и интересных материалов по истории нашего края и его древних жителей».

Далее автор отмечает: «Эта увлекательная поездка как бы приблизила нас к истории нашего северного края: ведь мы побывали почти у её истоков...»<sup>5</sup>

В состав группы, кроме инициатора поездки, вошли шесть человек: его жена Эмилия Ивановна, их дочь Таня, корреспондент

«Камчатской правды» Валерий Иванович Воскобойников, офицер гидрографического отдела флотилии Юрий Францевич Вишневский, адъютант командующего мичман Николай Логгинович Ежов, по реке их сопровождал мичман Михаил Васильевич Корнев.

Особо надо сказать о Валерии Ивановиче Воскобойникове, известном камчатском краеведе, журналисте, авторе книги «Слово на карте», сегодня уже ставшей библиографической редкостью. Материалы по топонимике Камчатки, собранные в ней, в то время были крайне актуальны: ощущалась нехватка материалов по краеведению. Краеведческие издания не выходили, с отдельными материалами по истории полуострова можно было познакомиться в «Камчатской правде» в редких книгах, как правило, не доступных широкому кругу читателей.

В. И. Воскобойников родился в 1909 г. в бурятском селе Новоселенгинское в семье учителя. Отец, Иван Парменович, был сослан в Забайкалье за «подстрекательство крестьян Шостинского уезда к бунту» в конце XIX в. Он увлёкся путешествиями и краеведением. Это передалось и сыну. С юных лет Валерий рисует, увлекается народным искусством, фольклором. В этнографическом ансамбле он изучает, исполняет песни и танцы народностей Бурятии. В четырнадцатилетнем возрасте в качестве селькора он начал сотрудничать с газетой «Забайкальский рабочий». В 1936 г., после окончания республиканской партийной школы в Минске, В. И. Воскобойников становится профессиональным журналистом, редактирует отраслевые газеты. В 1952 г. он приехал на Камчатку и начал работать в областной партийной газете. Часто ездил в командировки на север полуострова, всякий раз привозя записи сказок, легенд, песен, собирав сведения о происхождении названий сёл, рек, озёр, урочищ. Исследовательская работа так увлекла его, что с 1954 г., уже будучи редактором рыбацкой газеты «За высокие уловы», он всё свободное время отдавал изучению географических названий полуострова. Итогом его многолетних трудов и стала книга «Слово на карте», выпущенная Камчатским областным институтом усовершенствования учителей в 1962 г. тиражом 5 000 экземпляров.<sup>6</sup>

О причине путешествия сам Г. И. Щедрин писал: «...врачи в госпитале мне внушали старательно и убедительно — всё дело в моем переутомлении, нужно отдохнуть, отвлечься, сменить обстановку, забыть на некоторое время стройки, корабли, плавания. Я со всем этим соглашался, но отдыхать решил всё же на катере, плавая и постоянно меняя своё местопребывание».<sup>7</sup>

Для отдыха было выбрано путешествие по реке Камчатке. В Усть-Камчатск для поездки вверх по течению был отправлен развозной катер «Изумруд», «его осадка 115 см, скорость до 14,5 узлов». <sup>8</sup>

Супруга Г. И. Щедрина, Эмилия Ивановна, выполняла широкий круг обязанностей, готовила для всех путешественников и экипажа, но её главной задачей было следить за здоровьем Григория Ивановича и оказывать ему медицинскую помощь. В своих дневниках тот часто отмечает, что ему «стало хуже», ощущается «приток крови в голову».

Путешествие началось от устья главной водной артерии полуострова — реки Камчатки. Она берёт начало с Камчатской вершины, как раньше называли вулкан Бакенинг, расположенный в Восточном хребте. Здесь же находились и истоки рек Быстрой (Большой) и Авачи. Вторым, левым истоком Камчатки было горное озеро, что в Срединном хребте. Река тянется в северо-восточном направлении почти на пятьсот километров. Ширина её долины в верховьях всего четыре, но затем она расширяется до восьмидесяти, а то и до ста километров. В районе Ключевской группы вулканов река круто поворачивает на восток и, прорезав хребет Кумроч, впадает в Камчатский залив. На всём протяжении она принимает множество притоков. Самые крупные из них: левые — Козыревка, Быстрая, Еловка, правые — Щапина, Большая Хапица, Толбачик. Долина реки ограничена двумя параллельными хребтами — с запада более древним Срединным, с востока — Восточным. В долине растут лиственничные, еловые, белоберёзовые, осиновые леса. Ветлы и тополя достигают тридцатиметровой высоты. Во втором ярусе преобладают тал, белая берёза и ольха, относительно редко встречаются черемуха, рябина. В травяном покрове преобладает высоко-травье: баранник, шеломайник, крапива, вейник. <sup>9</sup>

Из дневника Г. И. Щедрина:

*«5 августа 1959 г. Среда.* В 10.00 встали на якорь у входа в Усть-Камчатск, а из порта к нам вышел “жучок”, так моряки называют между собой катера типа “Ж”. У него на борту портовой лоцман и военный комендант. Входить “жучком” в бар даже страшно: высокая крутая волна, но лоцман и рулевой знают своё дело и после трёхкратного купания мы довольно благополучно вышли на фарватер, а ещё несколько минут спустя простились с лоцманом и комендантом, перейдя на свой “РК”. Альберт и Володя доложили, что у них всё готово к плаванию, только выше Усть-Камчатска они совсем не знают реки. Мы их успокоили тем, что и сами-то не знаем, или почти не знаем.

Для пробы катера прошлись сначала по порту и у посёлка рыбоконсервного завода, сокращенно РКЗ-66. Расположен он на косе, по левому берегу Камчатки. Здесь находятся: морской торговый порт, руководимый Херсонским, постройки управления рыбокомбината, консервный и туковый заводы, холодильник № 32, торговая база ОРПС, база материального снабжения треста «Камчатлес», строительско-монтажное управление, рыбокооп № 1 и т. д. Всего населения 5 327 человек».

Морская коса, получившая в начале XX в. название «Дембиевская» по фамилии рыбопромышленника А. Г. Демби, имевшего здесь с 1910 по 1922 г. два рыбоконсервных завода — Старый и Нерпичий, была издревле населена коренными жителями Камчатки. В 1918 г. на ней проводил раскопки известный путешественник В. К. Арсеньев. Первые русские строения появились здесь в начале XVIII в. Уже в 1728 г. участник Первой Камчатской экспедиции мичман П. Чаплин отмечал: «В три четверти седьмого часа увидели жильё, построенное при устье реки Камчатки... и лавировали к устью на всех парусах... В три часа пополудни пришло по реке к летовьям служилых людей Камчатского астроба, при котором перед походом на море стояли, и легли на якорь».<sup>10</sup>

На конец 1950-х гг. пришёлся пик жилищного строительства на Дембиевской косе. Именно в то время на ней окончательно сформировался посёлок в его максимальных границах протяжённостью более пяти километров.

В 1959 г. Усть-Камчатск состоял из трёх частей: районного центра, расположенного на правом берегу реки Камчатки, и посёлков рыбоконсервных заводов № 1 и 2. Г. И. Щедрин так характеризует районный центр, который местные жители называли «деревней»:

«В 1932 г. здесь организован колхоз имени Сталина. В нём сейчас сто сорок трудоспособных членов артели. Посевная площадь всего четыре с половиной гектара, пятьдесят голов крупного рогатого скота. Колхоз на этот год имеет план вылова рыбы сорок тысяч центнеров. Рыболовство — его основное направление. Орудия лова — собственность колхоза. В его распоряжении океанский сейнер и пять рыболовных ботов РБ-80. В посёлке расположены все районные советские и партийные учреждения, а также учреждения бытового и хозяйственного обслуживания. Население 1 977 человек. А всего в Усть-Камчатском районе по переписи этого года — 23 863 человека...»

Село Николаевка находится на правом берегу реки в шести километрах вверх от Усть-Камчатска. В нём рыболовецкий кол-

хоз “Новая жизнь” — бывший Николаевский со ста шестьюдесятью тремя трудоспособными колхозниками. Только в июле этого года артель объединилась с рыболовецкой артелью “Новая жизнь” из деревни Чёрный Яр и приняла её название. Эта деревня находится уже на левом берегу и имеет население двести восемнадцать человек. Объединённый колхоз имеет посевную площадь шесть гектаров и тридцать семь голов крупного рогатого скота. Колхозники ежегодно добывают более тридцати тысяч центнеров ценной породы рыбы. В этом году колхоз приобрёл в собственность три МРС-80, подвесные моторы и рыбацкие лодки. Председатель Николаевского сельского совета — В. М. Швец, председателем колхоза избран И. А. Примаков, а секретарем парторганизации — И. Швец».

Раньше место, где располагалось село Николаевка, на языке ительменов называлось «Крочи». Из райцентра в Николаевку можно было попасть по тропе, шедшей вдоль правого берега Камчатки. Название селение, видимо, получило в честь святого Николая, покровителя моряков и рыбаков. По другой версии, оно названо так в честь последнего русского царя Николая II, как и другое камчатское селение, тоже Николаевка, основанное в середине XIX в. близ Петропавловска, — в честь императора Николая I.

Точной даты основания селения пока не выявлено. В архивных материалах (ГАКК, ф. Р-300, оп. 1, д. 4) село упоминается в 1922 г., в 1923 г. здесь жили шестьдесят, в 1928 г. — семьдесят три, а в 1933 г. — уже сто двадцать восемь жителей. В 1931 г. в Николаевке создан рыболовецкий колхоз, ловивший лосось. Его назвали «Новой жизнью». Всё его имущество состояло из нескольких лодок да гнилых сеток. Наплава для сетей делали из кусков дерева, а грузила — из камней. Жизнь переселенцев была очень тяжёлой. Они ютились в землянках, к весне голодали. За добытого соболя местные скупщики давали всего пятнадцать рублей. Но прошли годы, колхоз окреп и вырос, средства, полученные от рыбалки, вкладывались в развитие посёлка. Дома колхозники строили на совесть, рубили их из лиственничного леса, рядом возводили хозяйственные постройки, держали коров, телят, домашнюю птицу. Если в 1925 г. селение состояло из восемнадцати дворов, то в 1960 г. их стало семьдесят. В 1927 г. в Николаевке жили пятьдесят четыре человека, в том числе двадцать шесть детей, в селе было пятьдесят три нартовые собаки. По состоянию на 1 января 1933 г., по данным Усть-Камчатского райисполкома, здесь имелось тридцать одно хозяйство, сто сорок взрослых жителей и столько же детей. Наибольшего процветания хозяйство

добилось под руководством председателя Е. Дмитриенко. Его старожилы вспоминают добрым словом ещё и сегодня. Село было закрыто в 1974 г.<sup>11</sup>

Следующим пунктом остановки наших путешественников стало селение Берёзовый Яр. Первые берёзы появляются по течению Камчатки только в девятнадцати километрах от океана. Здесь в 1911 г., в урочище Берёзовый Яр переселенцы и основали селение с одноименным названием. Оно разместилось на берегу небольшой проточки в нескольких десятках метрах от уреза воды. Население здесь было немногочисленное: в 1923 г. — пятьдесят девять человек, в 1933 г. — сорок три. Как и все камчатские жители, селяне рыбачили и сдавали рыбу на заводы, заготавливали лосося на зиму, возделывали огороды, охотились на пушного зверя. В 1960 г. здесь было уже пятьдесят дворов, но в 1964 г. село закрыли.<sup>12</sup>

Г. И. Щедрин сообщает: «...В 1938 г. из демобилизованных красноармейцев в селе был организован колхоз имени Ворошилова, теперь он называется “Сорок лет Октября”. Жителей сто четыре человека, дворов двадцать три, посевной площади пять гектаров, крупного рогатого скота восемнадцать голов, рыбы в год добывает четырнадцать тысяч центнеров, имеет два сейнера МРС-80. Председатель колхоза П. Г. Голенко».

Следующий пункт захода — Нижнекамчатск, когда-то это был острог, затем город, а потом селение. Нижнекамчатск находился в тридцати пяти километрах от Усть-Камчатска вверх по течению на левом берегу Камчатки в месте впадения в неё реки Радуги.

Вслед за первым посещением казаками полуострова сюда «для сбора ясаку» стали прибывать новые отряды. В 1703 г. в устье реки Еловки было основано зимовье, перенесённое служилым Михаилом Зиновьевым (Многогрешным) несколько ниже на ключи. Оно и было названо Нижнекамчатском. Рядом дворянин Иван Енисейский заложил первую на Камчатке Никольскую церковь, сожжённую при подавлении восстания ительменов в 1731 г. Тогда же сгорела и заимка Якутско-Спасского монастыря, построенная Иваном Козыревским. В 1728—1729 гг.

Нижнекамчатский острог был базой Первой Камчатской экспедиции. Тогда он являлся одним из самых крупных острогов на полуострове. В. Й. Беринг сообщал: «...а при нижнем Камчатском остроге дворов с пятьдесят. Да в другом месте, где церковь, с пятнадцать».

В 1736 г. при впадении реки Радуги в реку Камчатку Якутского полка майор Василий Мерлин построил новый острог с башней «о четырёх жильях».

1 августа 1743 г. отсюда вышла первая промышленная экспедиция, снаряжённая на средства московского купца Е. Санникова, посадских людей Паншина и Д. Соснина, крестьян Попова и Холщевникова. В 1743—1783 гг. мореходами, отправлявшимися из Нижнекамчатска, открыта и нанесена на карту большая часть Алеутских островов, и русские промышленники начали освоение «матерой» американской земли — Аляски.

В 1783 г. указом Екатерины II Нижнекамчатск был возведён в статус уездного города, а 26 октября 1790 г. Высочайше утверждён его герб: «В верхней части щита герб Иркутский. В нижней части, в голубом поле, кит, в знак того, что у сего города в Океане много их находится». В 1812 г. «Новым положением о Камчатке», утверждённым Александром I, начальнику Камчатки предписано впредь пребывать в Петропавловской гавани. Центр политической, а затем и духовной жизни полуострова с этого времени переместился в Петропавловск.

В начале 1930-х гг. в Нижнекамчатске возник колхоз «Путь Ленина». В 1935 г. его возглавил Давид Фёдорович Савинский — внук известного на Камчатке казачьего сотника, принимавшего участие в обороне Петропавловска в 1854 г.

В 1968 г. Нижнекамчатск был закрыт, его жителей переселили в Усть-Камчатск и Ключи. В 1980-х гг. сотрудники Камчатского областного краеведческого музея проводили археологические раскопки на месте бывшего острога, а в 1990-х гг. здесь отремонтировали Успенскую церковь, памятник истории Камчатки.<sup>13</sup>

*«5 августа 1959 г. Среда. Нижнекамчатск.* В 16.00 прибыли к Нижнекамчатску и ошвартовались к берегу. Здесь у нас планируется ночёвка, а кроме того есть и кое-какие дела. За активную помощь в сборе экспонатов для музея боевой славы я должен вручить грамоты председателю сельского совета Петру Витальевичу Портнягину, его дочери Вале, нижнекамчатской начальной школе, учительнице Любви Ивановне Бауриной и нескольким ученикам этой школы. Они одними из первых откликнулись на наше обращение...

В 19.00 подгрёб Вишниовский и доложил о том, что ребята-школьники соберутся у школы и можно уже сейчас идти и вручать им грамоты. Однако вручение грамот прошло не в школе, а в сельском совете. Территориально здание его расположено рядом со

складом — бывшей деревянной церковью, оригинальной архитектуры и вполне крепкой, несмотря на более чем столетнюю давность постройки.

Прежде чем вручить грамоты, я сказал коротенькую речь, в которой поблагодарил председателя сельсовета П. В. Портнягина, учительницу Л. И. Баурину и всех ребят за помощь музею. Сказал, что собранные ими предметы позволят ещё глубже научить историю нашего края и крепче полюбить его, чтобы с большим старанием охранять нашу землю...

В сельском совете мы познакомились с его председателем Петром Витальевичем Портнягиным... Он сам на месте острога нашёл старинную медную икону, которую передал нам. Это было наше первое приобретение.

На берегу реки нам встретился ученик Саша Тисленко. Узнав, что мы собираем экспонаты для музея, он принёс старую монету екатерининского времени. Знакомство с Сашей и натолкнуло на мысль пригласить школьников помочь нам в наших поисках. Об этом договорились с директором школы товарищем Бауриной. Утром собрались около тридцати школьников во главе с Сашей Тисленко. А через час они вместе с нами и Петром Витальевичем Портнягиным на катере отправились к месту бывшего острога. С берега на нас с завистью смотрели малыши — им тоже хотелось поехать.

Вскоре мы были у места, где когда-то стояли деревянные стены Нижнекамчатского острога. Ребята разбили на бригады по три-пять человек, распределили места раскопок, и работа закипела. Копали главным образом у берегового обрыва, где раньше находили старинные монеты и различную деревянную утварь. И вот первая находка! Стёпа Соничев, Слава Расторгуев и Саша Перепёлкин нашли глиняный горшок и монеты, относящиеся к 1748—1749 гг. Находку торжественно приносят к катеру. Моментально собираются ребята и с интересом рассматривают “клад”. А потом снова разбегаются по своим местам. Опять кипит работа на раскопках.

Ещё находка! Валя Портнягина нашла в земле напёрсток и старинную медную монету. Скоро ребята наткнулись на целый склад слюды, заменявшей в древние времена оконное стекло, гвоздей и битой посуды. Те, кто работал на равнине, обнаружили куски руды и шлака — значит, именно здесь когда-то был литейный заводик.

К вечеру из находок образовалась гора. Здесь были: медная и фарфоровая посуда, иглы для вязания сетей, осколки ядра, медный котёл, корабельные железные гвозди, свайки, ножи, различная утварь.



Довольные возвращались мы в село. Кроме раскопок на месте бывшего острога, велись раскопки и на месте древнего ительменского поселения напротив Нижнекамчатска. Осмотрели это поселение. Тут хорошо сохранились землянки, ямы и рвы, но всё заросло травой. В нескольких землянках произвели раскопки. Повезло Саше Симохину, он нашёл каменный наконечник стрелы, а Юра Конкин — каменный топорик. Распростившись с гостеприимным селом и нашими юными помощниками, вышли в селение Камаки, где нашли каменную толкушку, грузила для сетей, каменные ножи и топорики. В раскопках нам хорошо помогали школьники Борис Кузнецов, Виктор Сидоров, Анатолий Голых и Виктор Дегтев.

Много интересного было найдено во время раскопок и, когда найденное будет экспонироваться в музее боевой славы, в разделе, рассказывающем об истории Камчатки, пусть посетители вспомнят и о юных археологах из селений Нижнекамчатск и Камаки...

Ещё раз с интересом рассмотрели собранные нами экспонаты и то, что получили от наших добровольных помощников. Я приказал составить им строгую опись и ответственность за хранение возложить на Вишنيовского. Сегодняшним днём можно быть вполне довольным и нам, и особенно музею...

Спать легли рано, по-пионерски, ровно в 22.00. Воздух чудесный, дышится легко и спится крепко, но... не всем.

*6-го августа. Четверг. Река Камчатка.* Подполковник выполнил своё обещание и рано утром катером прибыл в моё распоряжение мичман Михаил Васильевич Корнев из отряда плавсредств полковника Космачёва из села Хвалёнки. Очень кстати он появился. Дело в том, что я ещё рано утром понял: с нашим катером случилось неладное. Альберт и Володя заглядывали в его кормовую часть, вычерпывали воду и усиленно перешептывались в расчёте на то, что начальство ещё спит. Но у меня многолетняя привычка просыпаться не позднее 06.00. Морская и военная служба ко многому приучит, а потом и сам был рядовым.

11.00. Можно продолжать путешествие. Отошли от Хвалёнки, расположенной на правом берегу реки. Ещё вчера мы решили подняться по реченьке Ажабача, вытекающей из озера того же названия, где находится рыбноводческое хозяйство. Но нас интересует там не рыбноводство, а старое, вернее даже древнее, поселение ительменов, расположенное против Нижнекамчатска. Вскоре мы были на месте и ошвартовались к берегу. К нам подошла шлюпка с учениками, и один из них, Саша, привёз и отдал нам монетку чеканки 1772 г. А потом с обидой спросил:

— А почему мне ничего не дали?

Я понял, что речь идёт о грамоте. По-видимому, по возвращению из верховьев реки придётся решить проблему его награждения.

По узкой проточке идём катером к озеру. Однако пройти к нему не удалось, остановились у хуторочка из двух домиков, в которых проживают четыре семьи. Дальше с нашей осадкой идти нельзя, слишком низкая вода. На противоположной от домиков стороне протоки привязанные к колышкам десятков ездовых собак, находящихся на летнем откорме. Кормят их рыбой: горбушей, красной и другими лососями. На материке этому, наверное, никто не поверит, но на Камчатке собаки, действительно, съедают несколько десятков тысяч центнеров этой ценной дефицитной рыбы. Привязаны они потому, что иначе не будут пригодны к упряжке, разучиваются подчиняться дисциплине и начинают слишком любить свободу и самостоятельность.

В посёлочке нам объяснили, что директор ушёл на озеро, где рыбозаводное хозяйство только ещё начинает создаваться. Шлюпок с руль-мотором больше нет, и нам пройти к нему, к сожалению, нечем. Очень мы об этом пожалели...

С горя купили у хозяев полведра парного молока за пятнадцать рублей и отправились обратно в главное русло реки. Цена на молоко просто божеская, мы в Петропавловске в первые годы платили по десять рублей за литр, двенадцать — за килограмм картофеля и пятьдесят — за килограмм мяса. Это, конечно, рыночные цены, но в магазинах тогда ничего не было.

Встретились в хуторке с интересной личностью, назвавшей себя Андреем Николаевичем Тереховым. Доложил, что ему уже целых четыре года, и когда он вырастет, то хочет стать Гайнченко. Как оказалось, его идеал — двоюродный брат или дядька по матери, моторист станции. При уточнении рода его деятельности сказал, что в настоящее время занят ловлей, но удочка уплыла вниз по реке. Как клички привязанных собак, он не знает, но вот этот Герой, это Жулик, это Битюг и т. д. до конца.

Парнишка очень общительный, имеющий обо всем законченное собственное мнение и быстроподвижный. Бегал вихрем по воде, вскакивал в небольшой, стоящий в ремонте катерок, пытался запустить в нём мотор. Все это несмотря на непрерывные вопли матери:

— Андрей, нельзя! Андрияша, иди быстреей домой!

16.00. Проходим Большие Щёки. Место всем очень понравилось своею красотой и показом мощи природы. Вероятно, прошли

века, а может и тысячелетия, пока река сумела проложить себе путь к океану через горный хребёт. Русло здесь стиснуто горами, как язык между щёками, и она, урча, гонит свои воды по каменному дну.

Фотографируем Шивелуч, Ключевская и Безымянная только иногда проглядывают между многослойными облаками. Картина величественная, но при нашем умении фотографировать её не передашь. Вот бы художника, который по-настоящему понимает природу!

17.00. Подошли и ошвартовались в селе Камаки, чтобы вручить грамоты четверым ученикам Нижнекамчатской школы. Устный беспроволочный телеграф уже донёс сюда эту весть, и нас ждали. Прямо на берегу всем четверым вручили награды и подарили две фотографии. Трудно сказать, чему ребята радовались больше. Мы ребят сфотографировали и обязательно пришлём им карточки, они будут ждать...

Смотреть фотографии сбежались женщины чуть ли не всего села. Прибежали бы, вероятно, и мужчины, но все они на рыбалке и сенокосе. Вот что значит необслуженный быт. Неужели трудно иметь одного фотографа, который разъезжал бы по приречным сёлам и делал фотографии людей?

...При беседе в райкоме партии товарищ Семухин усиленно рекомендовал нам встретиться с жителем этого села Архимом Ивановичем Расторгуевым и обрисовал его большим знатоком истории своих Камаков и вообще всей Камчатки, человеком с интересной биографией, очень умного и толкового собеседника. Могли ли мы пройти мимо столь достопримечательной личности?

Один из награждённых мальчиков — Толя — проводил нас к его дому. Домик небольшой, но добротнo построенный, чистенький внутри и снаружи. Встретил нас ещё моложавый, несмотря на свои пятьдесят четыре года, человек, с приятной улыбкой, энергичный и весёлый. Только ходить ему трудно — болят ноги. Беседа завязалась сразу же и протекала непринуждённо и интересно.

Оказывается, наш собеседник вместе с жителем села Голых был организатором колхоза “Рыбак”, начавшего своё существование с 10 марта 1930 г. Артель занимается рыбной ловлей, скотоводством и огородничеством. Тем же занимался и наш хозяин, но по инвалидности — «костыли не работают», как он выразился, с 1947 г. является пенсионером. Колхоз выплачивает ежемесячно сто двадцать рублей, кое-что делает по дому и перебивается. На свою судьбу не жалуется, ведёт большую общественную работу.

Рассказал он нам много, всего не запишешь, но некоторые интересные факты стоят записи. Последний отпрыск “камчатского

Ермака” Василий Спиридонович Атласов уехал из Камак в Елизово в 1932 г. и там продолжает жить по сей день. На Камчатке есть ещё Атласовы, всё они родня между собой и являются продолжателями рода первооткрывателя полуострова, который, по преданию, оставил здесь не то двух, не то трёх сыновей, рождённых от камчадалок или одной камчадалки. Кстати, Архип Иванович сам тоже камчадал, помесь русских с ительменами или коряками.

В селе проживает “камчатский следопыт” — знаменитый охотник Иван Петрович Расторгуев, вероятно, какая-то родня рассказчика. Это лучший знаток долины и окружающих гор, неизменный проводник вулканологических и других экспедиций, проводимых в Усть-Камчатском и Мильковском районах. Он своего рода местный Дерсу Узала.

Разговорились о старинных книгах, и Архип Иванович полагает, что много их пропало в церкви, и не только религиозного содержания. Долгое время они провалялись на чердаке брошенного храма, пока их не растащили мальчишки на свои, конечно, не научные надобности.

Распростившись с гостеприимным хозяином и пообещав зайти к нему на обратном пути, в 19.00 продолжили вояж.

В 20.00 пристали к пустынному левому берегу, который избрали местом ночлега. Ежов пошёл с моим ружьём охотиться на озеро. Остальные развели костёр и кипятим воду, варить нечего, купить продуктов не удалось. Вчера рассчитывали на Ключи, а до них не дошкандыбали. К тому же, и рыбалка наша оказалась неудачной. Комаров много, но мазь нас спасает от их назойливости».

Селение Камаки располагалось на левом берегу реки Камчатки между Ключами и Нижнекамчатском. На языке коренных жителей Камчатки — ительменов слово «Камаки» имело несколько значений. Одно из них обозначало существо, жившее в воде, злую русалку. Древние Камаки некогда находились за семь километров до входа в горное ущелье Щёки, на левом берегу, где река делает крутой поворот. Отсюда открывался прекрасный вид на Ключевскую группу вулканов, совсем рядом стоял древний Шивелуч. А. Кириллов, автор «Географически-статистического словаря», указывает, что в 1888 г. в Камаках имелась «часовня Покрова Пресвятой Богородицы, домов одиннадцать и жителей: сорок мужского и тридцать один женского пола. Жители — камчадалы». В 1930-х гг. здесь был создан колхоз «Рыбак», просуществовавший до 1961 г. В 1933 г. в селении имелось двадцать семь хозяйств, сто восемнадцать жителей, из них пятнадцать рус-

ских и девяносто восемь камчадалов. Камаки исключены из списка населённых пунктов Камчатской области в 1968 г., их жители переехали в Усть-Камчатск, Ключи и другие места.<sup>14</sup>

Вновь вернёмся к дневнику Г. И. Щедрина:

*«7 августа 1959 г. Пятница. Посёлок Ключи.* В 05.00 Валерий Иванович, не выдержав комариного натиска, проявил мало-душие, взвыл, чем разбудил остальных не только на катере, но, по крайней мере, на милю в округности. Я вышел на палубу. Отлично видна вершина Ключевской, но фотографировать её ещё рано. А в 05.40 реку украсил густой туман, видимость не более двухсот — двухсот пятидесяти метров. Выходить решил с улучшением видимости. Пока разводим костёр и греем чай.

В 09.00 туман рассеялся, видны оба берега и горы. Ждать больше нечего, начали плавание. Места красивые, движение по реке небольшое. К 11.00 прибыли на топливную базу. Нас встретил полковник Космачёв и любезно предоставил в моё распоряжение автомашину ГАЗ-69 и водомерный катер, если потребуется плыть по мелководью. Заправили топливом баки и, кроме того, взяли на палубу запасную бочку соляра. Продолжать путешествие я решил завтра, а сегодня заняться делами в Ключах.

После заправки перешли в посёлок, сделали в магазинах нужные закупки и пообедали. Воскобойников и Вишниковский пошли решать вопросы с изготовлением креста и посещением вулканологов, а мы с Милой, взяв газик, поехали осматривать посёлок и его окрестности. Вот где красотища! Трава, деревья, виды на реку и горы, чистый воздух. Одним словом, смотри, дыши, любуйся!

*8 августа 1959 г. Ключи.* В 08.20 на газике прибыли Космачёв, Вишниковский и Воскобойников. С полковником быстро нашли общий язык и договорились. Крест будет доставлен “Изумрудом” к месту установки. Катер завтра с утра поступает в моё распоряжение вместе со сводным отделением бойцов во главе с офицером. А сейчас направляемся в реку Еловку в сопровождении водомётного мелкосидящего катера. Цель — посещение села Харчино. Водомётный катер идёт, как обеспечение: если глубина окажется мала для “РК”, то мы пересаживаемся на водомёт, и “нам не страшен серый волк...”

Посещение Харчино — идея Валерия Ивановича, дабы не терять времени в ожидании изготовления креста. Место это историческое, а кроме того, все в один голос уверяют, что более красивого места, чем то, где протекает Еловка, найти трудно. Но в связи с падением уровня воды глубины в ней могут оказаться слишком

малыми. Попутно скажем, что учреждения, где бы можно получить справку о глубинах на судоходных фарватерах, нет, и это очень печально. Не в нашем случае, тут можно перетерпеть, а для нормальной навигации службы на реке настоящей нет, вот в чём трагедия. Сказанное первым секретарём обкома об использовании Камчатки в качестве транспортной магистрали пока повисло в воздухе. Нужно ему об этом обязательно сказать.

Низкая облачность скрывает горы. Река спокойная, величавая. Встречаем лодки высоко, как возы, нагруженные высушенным сеном, много рыбаков, разбитых на берегу палаток и отдельных шалашей. Берега покрыты ветлой, ивой, другими породами деревьев и высокой травой. Рядом с убранным сеном баржи и шлюпки, готовые принять продукцию косарей. Предлагаю Валерию Ивановичу написать репортаж под звучным заголовком «Корабли на сенокосе», но он только отмахивается — шлифует репортаж о вулканологической станции.

10.50. Подошли к заимке, где рабочие леспромхоза откармливают рыбой ездовых собак. На этом же месте нас ожидает водомётный катер. Оказывается, у входа в Еловку глубина сто двадцать пять сантиметров, а выше — глубже, поэтому идти решили своим катером, тем более в Харчино идёт по делам катерок рыбнадзора, который, в случае чего, выручит. Команде водомёта приказал поджидать нас здесь и к возвращению иметь готовой настоящую рыбацкую уху».

На территории современных Ключей первые строения появились в 1717 г., когда И. Козыревский основал здесь Успенскую пустынь. Пустынь была сожжена в 1731 г. восставшими камчадалами. В 1728 г. мичман П. Чаплин записал: «Господин капитан (В. Й. Беринг. — В. Б.) и при нём я ездили на Ключи, где имеется церковь и жилых домов с пятнадцать».

В 1741 г. на месте бывшей пустыни была основана заимка пашенных крестьян, переселённых сюда из Илимского края. Здесь разместились десять семей. В 1784 г. на заимке была построена церковь, «и сама заимка переименовалась в Ключевское село». В 1820-х гг. на Камчатке насчитывалось четыреста семь государственных крестьян обоего пола, причем добрая их половина жила в двух селениях: Ключевском и Мильковском. В 1868 г. от Авачинской губы до Ключевского считалось шестьсот двадцать две версты, здесь проживало сто шестьдесят три мужчины и сто семьдесят четыре женщины, имелись церковь и лавка. До весны 1925 г. Ключи являлись административным центром Ключевской

волости. В 1930 г. здесь началось строительство лесопромышленного комбината. В 1979 г. Ключи получили статус города районного подчинения, который впоследствии был отменён. Сегодня Ключи — самый населённый пункт Усть-Камчатского района. Здесь живут около пяти тысяч человек, имеется вулканологическая станция, профессиональное училище, средняя школа, лесхоз.<sup>15</sup>

«В 12.45 прибыли в Харчино. Это деревенька из нескольких домишек и старой полуразвалившейся церквушки. Кругом полное запустение. Колхоз “Труженик”, сюда базирующийся, ликвидирован. Земли и жители перешли в Козыревское отделение совхоза, и осталась здесь единственная семья: камчадал Тимофей Фёдорович Баженов с супругой, русской жительницей, Екатериной Андреевной Костричиной. Оба крепко пожилые люди, далеко за полсотни, хотя старушка и пытается молодиться.

Тимофей Фёдорович краем уха уже слышал об интересе, проявляемом нами к предметам старины, и подарил нам каменный топор и какое-то костяное приспособление для рыбной ловли. Он взялся проводить нас на древнее ительменское поселение, хотя и предупредил, что там сейчас очень влажно. Идти туда нужно на катере. А у его супруги Мила купила курицу и сотню яиц, всего на двести пятьдесят рублей.

В 14.15 подошли к берегу вблизи поселения. Равнина и довольно низменное место, в нём сыро. Уже знакомые квадратики и круглые ямы, некоторые с сильно обвалившимися краями, а на дне хлюпает вода. Копать нельзя, то есть, вернее, можно, но не в нашей одежде, это мы проверили на практике. Тимофей Фёдорович оказался прав в отношении сырости. Он говорит, что ямы хранят в себе множество каменных и костяных предметов обихода древних ительменов. По всей вероятности, вода подобралась сюда гораздо позже, чем здесь жили люди, трудно предположить, чтобы они выбрали столь сырое место при создании поселения».

Селение Харчино находилось на реке Еловке, в двадцати пяти километрах от её устья, близ живописного Харчинского озера. Можно утверждать, что оно было ещё до прихода в эти края первых русских казаков, конечно, под другим названием. Точную дату его образования установить невозможно, видимо, оно существовало ещё в эпоху пережиточного неолита. Название селение получило в честь Фёдора Харчина, предводителя восстания ительменов в 1731 г. Новокрещённый камчадал Федька Харчин (так в документах) обладал силой и ловкостью, по словам современников, мог бегом догнать дикого оленя. Морской офицер П. Ф. Кузмищев

отмечал, что в 1827 г. здесь ещё имелись три юрты, а у старосты был «ветхий дом». В полуверсте от селения стояли несколько добротных домов староверов, переселившихся сюда из Ключей. Крестьяне угостили гостей хлебом из местной ржаной муки цвета глины. В XIX в. местные жители, как и все камчадалы, занимаются рыболовством и охотой, заводят небольшие огороды, на которых выращивают огородные овощи. В 1891 г. в Харчино насчитывалось восемь детей школьного возраста, грамоте обучались пятеро из них. Селение было закрыто в 1950-х гг. Большинство его обитателей переселились в Ключи.<sup>16</sup>

*«9 августа 1959 г. Воскресенье. У озера Ушки. План на сегодня назначили такой: крест грузим на “Изумруд” принимаем на катера военнослужащих и представителей общественности и идём к устью Белой устанавливать памятник первооткрывателям. После этого мы идём вверх по реке, а остальные “Изумрудом” возвращаются в Ключи. Утро хорошее и погода обещает разыграться, а пока небо ещё покрыто облаками, по реке кое-где стелется туман. Тепло, тихо, ветра нет.*

В 09.30 прибыли Воскобойников, Вишنيовский, секретарь партийной организации деревообделывающего комбината и шесть школьников-пионеров. Крест погрузили на “Изумруд”...

Сделал грубый чертёж креста Атласова на память в блокнот. Надпись сделали на средней крестовине, выжгли её на доске такой же, как она приведена Крашенинниковым в его книге: “1697 году июня 13-го дня поставил сей крест пятидесятник Володимер Атласов со товарищами 55 человек”. Правописание сохранили того времени. На нижней крестовине выжгли: “Восстановлен в честь русских землепроходцев, открывших Камчатку. 9.VIII.1959 г.”.

Когда все было готово, отошли от места швартовки и отправились вверх по реке... В 10.50 подошли к рыбалке...

На церемонию, кроме штатного экипажа нашей “Антилопы-Гну”, идут гражданские товарищи от общественности Ключей: секретарь парторганизации Ключевского лесокомбината Георгий Павлович Боярченко, представитель администрации лесозавода Николай Иванович Вебер и пионеры-школьники 1945 года рождения, но в классах они учатся разных: Читаева Роза — в шестом, Бондаренко Лариса — в седьмом, Шеплова Нина, Никифорова Алла, Итянина Рая — в восьмом и Рыбкина Валентина — в девятом (кроме того, на “Изумруде” находилось одиннадцать военнослужащих. — В. Б.).

В 13.00 вошли в устье реки Белой, прежде называемой Кануч, оставив посёлок Кресты в трёх-четырёх километрах. Крест будем



устанавливать там, где он стоял по описанию Крашенинникова — по левому берегу устья Белой при впадении её в Камчатку.

“Изумруд” шёл, пока позволяла осадка, а когда сел на мель, то матросы разделились и буксируют крест по ледяной воде. Хорошо, что взяли ребят, нам самим с такой работой было бы не справиться, сооружение-то получилось тяжёленькое. Яму вырыли в песке и глине глубиной около метра, опустили в неё крест плоскостью параллельно течению реки Камчатки. Место выбирали с расчётом хорошей видимости для проходящих судов. Яму забросали камнем, грунтом и плотно утрамбовали.

В 15.10 всё сделано. Короткий митинг открыл член пленума Усть-Камчатского райкома партии Боярченко, потом несколько слов сказал матрос Сороковников и ученица Ключевской средней школы Валя Рыбкина. Затем я приказал построиться. Пионеры отдавали пионерский салют, а мы по команде Габриэляна отсалютовали трёхкратным залпом из шести карабинов, двух двустволок, девяти ракетниц и аварийных ракет. Всем участникам объявил благодарность с записью в карточки высканий и поощрений, а не военным служащим и детям — устно.

После салюта развели костёр из дров и сухих веток и приступили к варке обеда. Фотографируемся во всех видах у креста группами и в одиночку.

В подтверждение того, что место для креста выбрано удачно, явился первый же проходивший рекою пароход. Поравнявшись с этим местом, он в течение минуты салютовал памятнику своей сиреной. Все мы страшно этим довольны, в особенности ребята. А Воскобойников и Вишневский строчат репортажи для флотильской и областных газет.

В 17.30 пообедали, распростились с взрослыми и детьми, пережившими на “Изумруд”, и разошлись. Они возвратились в Ключи, а мы пошли своим маршрутом. Сегодняшним днём довольны. Если всего нескольким человекам он привьёт любовь к истории родного края, то и тогда наши труды будут оправданы. А я вполне уверен, что в душе всех участников сегодняшней экспедиции день этот надолго оставит свой след, особенно у детей.

Выйдя на фарватер, убедились в удачной постановке креста, видно его очень хорошо, потому-то капитан и дал салют. Крест совсем не напоминает те кресты, которые ставят в местах погребения».

Более трёх веков назад, в 1697 г., казачий пятидесятник Владимир Атласов с группой казаков и промышленных людей совершил поход на полуостров Камчатку и в знак присоединения его

к Российскому государству установил крест в долине реки Камчатки. О кресте Владимира Атласова стало известно от исследователя Камчатки С. П. Крашенинникова. Он единственный, кто видел крест спустя сорок лет после похода казаков и оставил его описание в своей книге «Описание земли Камчатки»: «...течёт в Камчатку с левой стороны речка Канучь, которая от российских жителей называется Крестовою, потому что близ устья ея находится крест, который при первом российском походе на Камчатку поставлен со следующей надписью: “СЕ году, июля ПІ дня поставил сей крест пятидесятник Володимер Атласов со товарищи НЕ человек”».

Что означают буквы СЕ, ПІ, НЕ? До 1700 г. все цифры в русских документах обозначались буквами славянского алфавита. СЕ означает 7205-й год от сотворения мира, или 1697-й от Рождества Христова, ПІ — это 13, а НЕ — 55. Таким образом, следует читать: «7205 (1697) года, июля 13 дня, 55 человек». Известно, что в походе участвовало шестьдесят казаков и промышленных людей. Если учесть, что часть казаков в начале пути были отправлены с пушным ясаком в Анадырский острог, трое — убиты изменниками-юкагирами на реке Палане, то цифра 55 становится понятной. Установка В. Атласовым креста символизировала закрепление территории за Российским государством, что в те годы было обычным.<sup>17</sup>

Член-корреспондент Академии наук СССР А. В. Ефимов в своей монографии указывает: «...острожек на реке Чаньч, впадающей в реку Камчатку, взял с бою, поставил крест»<sup>18</sup>. Если в полную воду отправиться на моторной лодке вверх по реке Белой (Крестовке), то через несколько минут вы достигните небольшого пойменного озера, на высоких берегах которого чётко вырисовываются округлые ямы — древние жилища ительменов. В озеро впадают два чистых ручья, берущих начало в отрогах Срединного хребта. С высокой долей вероятности можно утверждать, что это и есть первый ительменский острожек в долине реки Камчатки, взятый «с бою» В. Атласовым, как указывает А. В. Ефимов. Именно после его разгрома и выхода отряда к берегам главной камчатской реки В. Атласов поставил крест.

У С. П. Крашенинникова река именуется «Кануч». Безусловно, это русское изменение ительменского слова. Протоиерей П. Громов приводит точное написание — *Къчанутчи*, в современной транскрипции — *К'чанутчи*, что означает *Испорченная река*, видимо, непригодная для рыболовства, основного занятия коренных жителей Камчатки. Косвенно она имеет такое же название и на рус-

ском языке — *Белая*. Вода в реке во время паводка становится мутно-белой, значит, её нельзя использовать.

Далее П. Громов указывает: «Креста ныне нет; но от него река *К'чанутчи* получила название Крестовой, а от ней — и самое селение, состоящее из нескольких семей пашенных крестьян, давних переселенцев с Лены, названо Крестовским». На Камчатку он прибыл в 1834 г. из Иркутска. В ту пору ительменский язык ещё был разговорным у коренного населения.<sup>19</sup>

Почему русские крестьяне основали Кресты в не совсем удобном для ведения сельского хозяйства месте? Причина была только одна: расстояние между селениями Ушки и Ключевским по действовавшему тогда тракту составляло шестьдесят девять вёрст.<sup>20</sup> В условиях высокоснежных камчатских зим на собачьих упряжках пройти его было очень трудно. Камчатские командиры и начальники неоднократно переносили селения, например, с западного берега в долину реки Камчатки. Именно поэтому в самом начале 1820-х гг. группу крестьян из Ключей переселили на правый берег реки Камчатки, недалеко от впадения реки Крестовки в реку Камчатку. Отсюда и возникло название нового селения — Кресты, или Крестовское. Вместо прежнего названия реки Крестовой (Кануч) в конце XIX в. появилось на картах другое название — *Белая*.

О нахождении в этой местности в первой половине XX в. креста свидетельствует уроженка селения В. М. Фомич (Чудинова): «Кресты — потому, что там крест Атласова стоит на Усть-Белой. Детьми мы ходили туда, смотрели на этот крест. Тогда он был берёзовый, подгнивший. На нём что-то было вырезано по-старославянски. Берёза на кресте стёсана с одной стороны». Наличие креста в 1940-х гг. подтверждает и другая местная жительница, А. С. Дубровина (Кречетова), родившаяся в 1928 г.<sup>21</sup>

Возможно, этот крест был поставлен в связи с двухсотлетием присоединения Камчатки к России кем-то из путешественников или местных жителей. У последних же не было принято широко рассказывать о своих делах, поэтому создатель этого креста, видимо, останется неизвестным.

Чиновник по особым поручениям К. Дитмар, посетивший эти места в середине XIX в., несомненно, использовавший сведения С. П. Крашенинникова, сообщил: «В знак завладения страной он (Атласов. — В. Б.) воздвиг на берегу большой реки громадный крест с обозначением своего имени и времени прибытия. Говорят, что крест этот был виден ещё во времена Беринга».<sup>22</sup>



Вице-адмирал, Герой Советского  
Союза, командующий Камчатской  
военной флотилией  
Г. И. Щедрин



Памятный крест, установленный  
Г. И. Щедриным и его спутниками.  
Фото из газеты «Камчатская  
правда»



Посёлок Усть-Камчатск, улица Комсомольская, 1960-е гг.



Сплав леса в Усть-Камчатке



Ключевской сплаврейд

В. П. Маргаритов, посетивший Камчатку в 1897 г., сообщает: «В настоящее время, то есть спустя ровно двести лет после похода Атласова, конечно, никакого креста с надписью на реке Камчатке не сохранилось, хотя предание о наименовании реки Крестовой существует среди населения ещё и теперь».<sup>23</sup>

20 августа 1929 г. по левому берегу реки Белой во время своей экспедиции по Срединному хребту проходил известный камчатский натуралист и краевед П. Т. Новограбленов. Но, подробно освещая весь свой маршрут, о наличии креста он ничего не пишет.

В. И. Воскобойников в «Камчатской правде» за 25 сентября 1959 г. описывает свои впечатления от участия в восстановлении исторической святыни: «Время уничтожило следы исторического памятника. Общественность поселка Ключи решила его восстановить. Коллектив деревообрабатывающего комбината сделал крест. Сегодня, в выходной день, едем к устью Крестовой, чтобы поставить его. Через два часа, чётко выделяясь на зелёном фоне леса, стоял памятный знак. Короткий митинг, закончившийся ружейным салютом, и школьники возлагают у подножья цветы с зеленью. Восстановление креста — дань глубокого уважения жителей долины землепроходцам, открывшим Камчатку, и прежде всего Владимиру Атласову».<sup>24</sup>

Исследователь Г. А. Леонтьева считает, что крест не случайно был поставлен именно 13 июля. Вот что она пишет в книге «Якутский казак Владимир Атласов — первопроходец земли Камчатки»: «Часто верующие люди давали своему святому патрону, то есть святому, имя которого им давалось при крещении, по завершении многотрудного дела поставить крест “по обветшанию”. Этим трудным делом для Атласова были организация похода на Камчатку, первые шаги в новом регионе. Постановку креста Атласов приурочил к празднику святого равноапостольного князя Владимира, который был патрональным святым (покровителем) и землепроходца, и его отца.

По православному календарю праздник святого равноапостольного князя Владимира падает на 15 июля (старый стиль). Крест был поставлен 13 июля (старый стиль), то есть за два дня до праздника. Таким образом, сам землепроходец подсказал дату присоединения Камчатки к России — 13 июля 1697 г. Если учесть, что между старым стилем (юлианским календарем) и современным (григорианским календарем) разница в XVII в. составляла десять суток, то датой присоединения Камчатки к России по современному григорианскому календарю следует считать 23 июля 1697 г.»<sup>25</sup>

Крест, установленный в 1959 г. Г. И. Щедриным и его спутниками, простоял почти двадцать девять лет. Он стал разрушаться в месте соприкосновения дерева с поверхностью земли. В августе 1988 г. автору этих строк со старшеклассниками устькамчатской школы № 2 и крутоберёговской школы № 7 удалось доставить его в Усть-Камчатский музей. Неоценимую помощь нам оказал В. И. Неведомский, начальник водного цеха Ключевского леспромхоза, выделивший два водомета и экипаж буксирного катера № 012 Усть-Камчатского морского торгового порта, который доставил крест из Ключей в Усть-Камчатск.

21 мая 1988 г. крест был заменён новым. Его поставили комсомольцы Ключевского леспромхоза и школьники средней школы № 4. В записке, вложенной в капсулу, зарытую у подножья креста, были указаны фамилии участвовавших в восстановлении памятного знака.

Ныне существующий крест был установлен 20 сентября 2000 г. в присутствии одного из потомков землепроходца — Евгения Ивановича Атласова. Освятил его о. Ярослав Левко.

Вообще же в нижнем течении реки Камчатки есть несколько мест с названием Кресты или Крестовское. Не доходя до устья реки Еловки Камчатка делится на два рукава: слева — основное русло, справа — протока Крестовка, на современных картах обозначенная как Большая Крестовка. Раньше здесь на острове стояли строения Нижнекамчатского острога. Вполне вероятно, что после его переноса в другое место по православной традиции был установлен крест. Так обычно поступали, если люди переселялись на другое место. Например, когда в 1830-х гг. жители Нижнекамчатска с берега реки Камчатки переселились на «взгорье», то на месте, где стояла Успенская церковь, был уставлен небольшой деревянный сруб, увенчанный крестом.

Ещё одно место, носящее название Кресты, — ниже устья реки Радуги (Орат) на окончании горы Климовки, там, где у Крестовского озера находятся остатки большой ительменской крепости, разгромленной В. Атласовым. Там ещё в 1970-х гг. в грунте обвалившегося берега рыбаки колхоза «Путь Ленина» находили небольшие, все в раковинах, ядра (сообщено старожилом Усть-Камчатска М. Т. Радионовым в 1993 г.). Сюда жители Нижнекамчатска некогда гоняли табун колхозных лошадей в ночное. С большой долей вероятности можно предположить, что В. Атласов здесь тоже поставил крест.

Перед тем, как, сделав последний поворот, вырваться на равнину и дальше нести свои воды в Тихий океан, ниже Ажабачьего

озера река Камчатка прорезает горный хребет Коврижку. Несколько сот метров отделяют это место от протоки, вытекающей из озера Крестовского, что на левом берегу. Вся местность между протокой и крутым поворотом тоже носит название Кресты. Руководитель зоологического отдела экспедиции Ф. П. Рябушинского П. Ю. Шмитд в 1908 г. отмечал: «Наверху одного из бугров видны точно валы прежнего укрепления и большое число юртовых ям. Древнее поселение камчадалов видно и ещё полверсты выше по реке, в местности, которая называется “У Креста”». <sup>26</sup>

Таким образом, установление креста не являлось эпохальным действием. Это был знак в честь какого-либо события. Традиция установки крестов сохранилась и позже. Так, окружной начальник Хомяков в конце XIX в. поставил крест с иконой на Еловском перевале, в честь своего спасения, находившийся там до 1920-х гг. <sup>27</sup>

Об установке креста на местности Кресты нам неоднократно сообщали старожилы селения Нижнекамчатск. Приведём дословный рассказ уроженца этого селения В. Фелонюка: «Если от местечка Обухово ехать до Нижнекамчатска водою, до устья Радуги, то можно увидеть: от устья Радуги, километра полтора, высокий, скалистый с южной стороны, очень крутой хребет Климовка. Южный склон хребта идёт за рекой, под самую кромку воды, до места Крестовое, там за горой — озеро, тоже зовётся Крестовое. Здесь тоже Атласов поставил крест после своей победы над ительменами».

Не исключено, что эти названия связаны с последующими походами русских казаков. Как правило, они ставили кресты, достигнув каких-то важных рубежей. Таким для многих поколений русских казаков была река Камчатка. По некоторым сведениям, не подтверждённым документами, существовал крест и на самой южной оконечности полуострова — мысе Лопатка.

А теперь вновь вернёмся к дневнику Г. И. Щедрина: «Идём без особых приключений, иногда расходимся со встречными или обгоняем попутные буксиры с баржами. Погода хорошая, можно загорать, только дует прохладный ветерок. Небо ясное, а по краям горизонта над вулканами стоят облака. Это экономит нам плёнки, но мы не рады экономии. Мои спутники по врождённому разгильдяйству забыли взять историко-экономическую обзорную справку в Ключах, за что получили соответствующий “втык”».

Приступ прилива крови к голове, мучивший меня с утра, прошёл, и чувствую себя хорошо, из салона вышел и толкусь вместе со всеми на свежем воздухе. Места нам всем очень нравятся, и мы на них с удовольствием глазеем.



В 19.30 ошвартовались возле усадьбы отделения Козыревского совхоза, у которых стоят несколько барж, в том числе “Обильная”, № 30 и другие. Наша задача: раздобыть хлеба и других продуктов, ибо сегодняшний обед нами учтён не был, и запасы оказались сильно подорванными. В разведку отправились мичманы и Воскобойников с Вишниковским.

20.00. Какой-то идиот вёл караван из двух барж, и концевой крепко ударил нас бортом и второй раз привальным брусом. Не будь на катере Милы и Таней, им было бы высказано мнение в соответствующих выражениях о высоте их морской, то бишь речной культуры.

В 20.15 наши возвратились и в качестве трофеев принесли с собою две буханки хлеба. Снялись и следуем по назначению, Мила в порядке практики пытается на ходу греть чай на керогазе. Посмотрим, что из того получится. Вроде бы нормально...

*10 августа 1959 г. Между Козыревском и Крапивино.* Сейчас 06.30... Погода хорошая, безветренная, небо ясное, только у краев горизонта облака, тумана на реке нет. Чудесное утро! Птицы в лесу славят рождение нового дня и приветствуют его щебетанием и пением. Протока, в которой стоит катер, зеркально тиха, вода в ней чистая, прозрачная и вкусная.

План на сегодня выработали такой. До обеда знакомимся с рыбопроизводным хозяйством. Потом заход в Козыревск, заправка в нём топливом, приобретение кое-чего из продовольствия и в оставшееся время — подъём вверх по реке. Нас пугают, что вода сильно упала, река обмелела, плыть выше Козыревска мечтать не приходится. Но, как говорится, будем посмотреть. Я думаю, что, несмотря на все страхи, до Среднекамчатска дойдём во всяком случае.

Говоря по совести, несмотря на обилие впечатлений и интересное времяпровождение, скучаю по флотилии, хотя никому об этом и не говорю. Как там идут дела? Я вполне уверен, что Василий Дмитриевич и Александр Болеславович, как и все командиры соединения, начальники штабов и начальники политорганов, делают всё нужное и возможное, всё же и я лишним там не был бы. Ведь кое-что в котелке есть, он пригоден не только для ношения на нём головного убора. А инспекция на носу.

Милочка нашим путешествием довольна, а я от этого вдвойне рад и за себя и за неё. Это вроде бы наше свадебное путешествие, которое мы не имели возможности совершить двадцать пять лет назад, когда вступили в брак. Ну, что же, тогда не могли, делаем его четверть века спустя, имея сына в возрасте двадцати трёх

с половиной лет и дочку тринадцати с половиной. Жалею, что с нами нет сына, он бы моментально развеял свой сплин и перестал бы иронизировать над нашими письмами о камчатских красотах природы. Всё же Лёня в душе художник, а для человека с художественной жилкой здесь есть, на чём остановить взгляд, и гораздо труднее его отвести.

С утра мичманы развеяли на берегу костёр, матросы моют каютер. Мила занята уборкой каюты, а мне приказано отлеживаться на диване за вчерашние грехи...

Позавтракали и к 9.00, не дожидаясь наших чичероне, ночевавших в рыбозаводе, пошли туда сами. Шли лесными проселками, как по аллее. Тучи сердитых комаров.

Нам навстречу подошли наши ночлежники, а с ними директор — она же главный ихтиолог хозяйства Людмила Михайловна Соловьёва. Познакомились и все вместе пошли осматривать её владения. Показывала и давала объяснения всё время сама директор...

Я осмотрел всё с большим интересом. Дело в том, что среди рыбников существует диаметрально противоположное мнение на рыбоводные хозяйства. Одни на них смотрят положительно, другие, и среди них очень мною уважаемый директор Главкамчатрыбпрома, а теперь председатель Камчатского Совнархоза Николай Алексеевич Ваняев, считают, что они если и не вредны, то и пользы от них мало, ибо это буквально капля в море. По их мнению, нужно всячески оберегать и улучшать естественные нерестилища: очищать их от топляков, не грязнить топливом, не вырубать лес и т. д. А рыбозаводы — это детская игра, и ими положение не выправишь.

Рыбоводная станция на озере Ушки, площадью десять гектаров, организована в 1928 г. и сейчас подчиняется Усть-Камчатскому рыбокомбинату. Первым директором станции был энтузиаст этого дела товарищ Орав, а рыбоведами Кузнецов и Типин.

При организации здесь предполагались из лососёвых разводить только красную. Фактически в рыбных инкубаторах разводят красную, кету и кижуч. За тридцать лет существования станция выпустила в реку до семисот миллионов молоди. Цифра!

Природные условия для рыбопродуктивного хозяйства иначе, чем идеальными, не назовёшь. Озеро, лес, длинный и узкий в виде реченьки заливчик, ключи, не дающие водоёму замерзнуть даже в самые суровые зимы. Отличные берега и прекрасное место для человеческого жилья. Всё это говорит в пользу того, кто выбрал для станции именно это место.

Кстати сказать, штат станции очень невелик. Кроме директора, ещё шесть семей, по одному-два работающих в семье.

Проектировщики шибко просчитались, когда жильё выстроили у уреза воды. Это привело к истреблению леса и, как следствие, к оползнию берегов и ухудшению условий нереста и жизни рыб. Для укрепления прибрежных грунтов в этом году по береговой черте забили два ряда ивовых кольев, которые принялись и послужат этой цели.

Кроме административного здания, барака и нескольких одноквартирных жилых домиков, станция имеет: изгородь через весь заливчик от берега до берега с мостиком над нею, позволяющую регулировать выпуск рыбы в озеро путём поднимания и опускания по мере надобности специальных щитков, садка и двух инкубационных помещений ёмкостью по пятьсот тысяч икринок каждое.

По старой технологии в те же инкубаторы вкладывалось по пятнадцать миллионов икринок в каждый. Но молодь тогда выходила мало жизнеспособной, потому что она выводилась во влажном воздухе, а не в воде. Кроме того, станция имеет лабораторию.

Любезно показанное нам хозяйство приходит в упадок. Не медленно и верно, а, к сожалению, верно и очень быстро. В былое время, с 1938 по 1950 г., станция процветала. Ежегодный выпуск молоди превышал десять миллионов. Эти годы с грустью и завистью вспоминают рабочие и служащие. Директором тогда был товарищ Громов. А с тех пор серьёзного внимания станции не уделяется, средств не отпускается, и она захирела. За тридцать лет существования помещения капитального ремонта не проходили, один из инкубаторов пришёл в полную непригодность. В этом мы сами убедились при осмотре.

Познакомились с людьми, поговорили с ними о нуждах станции и их самих. Это был настоящий крик души людей, которые много лет бьются, как рыба об лёд, и не могут никого заинтересовать тем, что они делают, и не знают, как им дальше быть.

Вот некоторые из людей, с которыми сегодня познакомились. Директор и главный ихтиолог станции Людмила Михайловна Соловьёва имеет высшее образование. В 1956 г. окончила ихтиологический факультет Московского рыбного института. Приехала сюда, и пришлось стать директором потому, что её предшественник, не будучи специалистом, компенсировал это горькими запоями и совершенно развалил хозяйство. Замуж вышла за моториста своей станции и уже имеет пока грудного семимесячного ребёнка, которого запросто и надолго оставляет одного дома. Ухаживать

за дочкой некому. Семьдесят процентов рабочего времени занимают административные заботы, в том числе поездки в Козыревск.

Мастер рыбозавода Таисия Фёдоровна Литвиненко в 1949 г. окончила в Махачкале рыбный техникум по специальности “химик-биолог”. Год по окончании работала здесь, а следующий — на Ажабаче, новом рыбоводном хозяйстве, на которое мы не смогли попасть. Несколько лет после этого трудилась на западном побережье Камчатки, а в 1955 г. снова попала на станцию, или завод, как здесь называют своё предприятие. Вышла замуж за рабочего станции и тоже имеет ребёнка.

Старейший рабочий — мастер рыбозавода Фёдор Иванович Мязин. Он уроженец Тамбовщины. В 1934 г. завербовался по договору в Козыревск, когда в посёлке были только землянки. Через год попал в Ушки, где и застрял, как рыба на нересте. Теперь уже с Камчатки не собирается.

Станции срочно необходимо провести землечерпание на пути хода лососёвых на икрометание. Эту работу нужно проводить в мае-июне, когда ещё нет хода на нерест. При этом совершенно обязательно, чтобы земснаряд имел достаточную длину труб для отвода вычерпанного грунта подальше от уреза берега. От услуг козыревского земснаряда пришлось отказаться именно по причине отсутствия у него труб.

Требуется полный капитальный ремонт и реконструкция инкубаторных помещений. Они пришли в ветхость: дерево в них сгнило, цемент разрушился.

Большая нужда в телефоне, хотя бы на пятнадцать-двадцать минут в сутки. В посёлке нет даже фельдшера и почтового отделения, разъездных почтальонов тоже нет. Чтобы бросить открытку, нужно ехать в Козыревск, как и за выяснением самого мельчайшего вопроса или посылки очередной сводки. Тревожные вопросы со светом и радио. Движок Л-6 отремонтирован в комбинате некачественно и отказал в работе. Сейчас света и радио нет, без посторонней помощи и не будет. Хорошо бы прислать полупроводниковые радиоприемники.

Не решён вопрос с лавкой, купить негде, приходится организовывать полунатуральное хозяйство. Может быть, иметь на реке плавучий магазин. Я посоветовал на зиму взять товаров кому-либо из сотрудников на общественных началах, потому что едва ли рыбторг согласится открыть у них штатную торговую точку. Рассказал об опыте наших лавок без продавца, организованных в частях и на кораблях.

А вообще-то станции нужно помогать. Обидно, когда завод с производительностью десять миллионов съехал на полтора-два миллиона и неудержимо катится вниз. Такое впечатление, что Усть-Камчатский рыбокомбинат — плохой хозяин. Если специалисты пришли к единому мнению, что это детская игра, то станцию нужно просто закрыть, но тогда непонятно, зачем открывать новую в Ажабаче? Если полезно, то зачем платить рабочим и служащим, производящим полтора миллиона молоди, когда за эту же зарплату и с меньшими мучениями они могут выпускать десять миллионов?

Люди на рыбоводной станции хотят приносить пользу, и это их священное право. Мне обязательно нужно поговорить об этом в Усть-Камчатском районе партии, а может, и на обкоме.

Внимания мелким хозяйствам явно недостаточно, а бытовому обслуживанию его просто нет.

В 12.00 закончили осмотр станции, а я успел поговорить с людьми об их нуждах. Поблагодарил за гостеприимство, и мы пошли на катер. Проходя мимо домика директора, слышим, как надрывно кричит оставшаяся без просмотра дочка Людмилы Михайловны».

Ушковский рыбопроизводный завод располагался на берегу одноимённого озера, соединявшегося протокой с рекой Камчаткой и находящегося в среднем течении реки на её правом берегу. До районного центра (посёлка Усть-Камчатска) расстояние отсюда составляло двести, от Козыревска — восемнадцать километров.

Строительство завода на Ушковском озере началось по проекту инструктора по рыбоводству Вальтера Ивановича Орава. Завод работал в 1930—1980-х гг., при нём находился жилой посёлок для рабочих, имевший административный статус. В 1940 г. здесь имелось семь жилых домов, в том числе дом директора, жилой барак, баня, несколько хозяйственных построек, дизельная, гараж, склад. Здесь, на берегу озера, в 1960—1980-х гг. магаданский археолог Н. Н. Диков вёл раскопки многослойной ушковской стоянки.<sup>28</sup>

«В 14.30 пообедали и двинулись дальше на Козыревск. На реке множество катеров и плашкоутов сидят на мели. Мы проползли её брюхом и благополучно вышли на более глубокий фарватер. Здесь движение совсем малое. Погода хорошая, фотографируем горы и леса. Мне даже удалось сфотографировать пассажирский самолёт на фоне гор и реки. Загораем, но Мила, боясь, чтобы я не перекалился, гоняет меня нещадно.



Озеро Ажабачье. Неработавший рыбоперерабатывающий завод



Речной трамвайчик «Лебедь» на маршруте Усть-Камчатск — Ключи



Посёлок Крайча, 1950—1960-е гг.



Село Николаевка. Аэрофотосъёмка 1955 г.



Рыбалка в Козыревске

16.00. Подошли в Козыревск. Здесь жарко и очень пыльно. Сфотографировал у берега очень живописную корякскую семью. Мила с Николаем Логиновичем купила хлеба, масла, конфет. Дали в Москву и Петропавловск телеграммы о нашем благополучном путешествии. Валерий Иванович отправил в газету корреспонденцию стоимостью сто рублей. Мы в это время сходили на топливную станцию и заправились горючим.

18.35. Окончив все дела, отошли от Козыревского дебаркадера вверх по реке. Посёлок Козыревск, как река, совхоз и леспромхоз, назван в честь казака Петра Козыревского, одного из соратников Атласова, погибшего на Карагинском острове.

По обеим сторонам реки попадаете много палаток с косарями и откормщиками собак. Природа хороша. Вид крепко испортил свирепствовавший несколько лет назад лесной пожар. Торчат голые обгорелые стволы деревьев. А у самой воды — буйные заросли ивняка и ветлы, стройные и высокие, как тропический тростник. Встречаем рыбаков на лодках и выметанные ими сети на реке.

Вулканы с утра закрыты облаками, и их не сфотографируешь.

После рыбозаводной станции Мила зарядила свой фотоаппарат цветной плёнкой. Страшно жалеет, что пошла в Козыревск без фотоаппарата. Там видела куда более экзотичные корякские семьи, чем та, которую мы пытались сфотографировать у дебаркадера, но нам крепко помешало солнце. А там был по колориту цыганский табор, не меньше, то, чего ни в одном месте не увидишь.

Таня не отходит от лоцманской карты, говоря, что она “штурманичает”. Очень рада, когда ей удаётся угадать протоку или правильно назвать остров. “Штурман Татьяна” и в самом деле стала неплохо ориентироваться по карте».

Река Колю стала именоваться Козыревкой в память того, что первым с местных жителей собрал ясак Пётр Козыревский, сын поляка, состоявшего на русской службе. Позже находившееся здесь селение получило по реке название Козыревск.

Козыревск, как и многие другие селения по реке Камчатке, неоднократно менял место расположения. Для более удобного сообщения местная администрация переместила его в устье реки Козыревки, где оно находилось до конца XIX в. Частые размывы берегов при половодьях послужили причиной переноса строений ниже по течению, туда, где река делает крутую излучину, называемую Владимировой. В январе 1926 г. в Козыревске впервые открылся пункт лесничества, призванный вести учёт и контроль одного из главных местных богатств — лесных массивов. В 1928 г.



в Козыревске было тридцать пять дворов. Его населяли сто тридцать восемь человек.

Летом 1930 г. в Козыревске был создан леспромхоз. С этого времени небольшое камчадалское село стало одним из центров лесной промышленности полуострова. Основной задачей леспромхоза стало обеспечение сырьём Ключевского лесокомбината. Сегодня в Козыревске большая часть населения — пенсионеры.<sup>29</sup>

«11.17. Пришли в Крапивино. Решили, по возможности, запастись продуктами. Святая наивность! Смогли приобрести лишь соль и кружки. Ничего другого нет. Тридцать минут спустя снялись.

12.35. Нашими охотниками высмотрено озеро и выражено пожелание поохотиться. По этому поводу ошвартовались в живописном месте. «Тартарены» побежали к водоёму, а Мила на береговом костре приступила к кашеварству. Ежов с Корневым убили двух уток, но нашли только одну, вторая затерялась в траве. Пока наш повар сварганил великолепный суп с уткой, рисовую кашу с мясными консервами и компот из сухофруктов, сверху спустился небольшой деревянный плашкоут, буксируемый шлюпочкой с руль-мотором. Я это запечатлел на плёнку. Вкусно и сытно пообедали. Вымыли посуду, погасили костёр и в 15.07 двинулись в путь.

Из облаков показалась вершина вулкана Толбачик. Сфотографировали несколько раз, но сомнительно, чтобы на фотографии можно было отличить вулкан от облаков. Места красивые, фотографируем и понимаем, что красоту природы в какой-то степени смог бы передать зрелый мастер-фотограф, а ещё лучше — художник. Таковых среди нас нет, поэтому в меру сил делаем это сами».

Посёлок Крапивная (Крапивино, как его называет Г. И. Щедрин) был создан как перевалочная база для снабжения поселений Быстринского национального района — Эссо, Анавгая, Тваяна, Лаучана, Кеккука. Товары сюда завозились из Усть-Камчатска по реке на катерах во время навигации. После открытия автодороги Петропавловск — Эссо роль Крапивной как перевалочной базы упала. В 1970-х гг. здесь организован участок Козыревского леспромхоза. В 1979 г., по данным Всесоюзной переписи населения, в селении обитали сто двадцать человек. Сейчас здесь нет магазина, почты, электричества, но живут несколько семей.<sup>30</sup>

«К 16.00 подошли к селению Среднекамчатску и пришвартовались к стоящему у берега разбитому мотоботу “Дунай”. Ребята отправились в деревню, раздобыть продукты, а мы с Милочкой ухlopали по выглянувшему из облаков Толбачику целую плёнку. Потом

показалась ещё парочка вулканов — Камень и Ключевская, щёлкнул их шесть раз, но в успехе не уверен из-за слабой освещённости.

Заготовители купили ведро молока и договорились о заправке катера. Мила с Володей развели на берегу костёр и принялись готовить ужин с вечерним чаем, а мы перешли к неподалеку расположенному топливному складу и приступили к бункеровке. Заправка идёт, как в доброе старое время — вручную, ведрами. Корнев достаёт из цистерны, Ежов передает сосуд Альберту, а он сливает его в бак. Хорошо ещё, что ёмкость невысокая.

Стал срываться мелкий дождичек. А в основном погода хорошая, тепло. Налетела мошкара, соседство не из приятных, мало отличающееся от комариного. Всё у нас не слава Богу!

В 19.45 окончили заправку и переходим к “Дунаю”. Танюха вернулась с берега с пучком ягод черёмухи».

Селение Среднекамчатск возникло в 1923 г. Отсюда до уездного центра считалось четыреста девяносто три километра. В 1924 г. здесь жили сорок шесть человек. В 1933 г. образован колхоз «Вторая пятилетка» из двадцати девяти хозяйств, насчитывавших сто девятнадцать человек, из них девяносто девять камчадалов. В конце 1950-х гг. из небольших колхозов в селах Долиновке, Макарке и Среднекамчатске сформировано новое хозяйство — совхоз «Долиновский». Среднекамчатск исключён из состава населённых пунктов Камчатской области в 1965 г. Его жители переселились в Лазо, Долиновку и Атласово.<sup>31</sup>

«К 22.00 отлили воду из-под пайолов в кормовой части катера. Откуда она туда поступает? По-видимому, в Хвалёнке ремонт был сделан на скорую руку и не особенно качественно. А может, новые “подвиги” на реке не проходят даром? Но вода поступает, и это мне не нравится...

Комаров вполне достаточно, и жалят они изо всех сил, не жалея нашей кожи. И все же “аргонавты” решили оставаться в катере. Это несмотря на гостеприимство жителей. Они приходили специально приглашать на ночлег.

*12 августа 1959 г. Река Никул.* Спалось мне плохо. Проснулся в 02.45 и уснуть больше не мог, а когда забывался, мучили какие-то кошмарные сновидения. Ночью выходил на палубу. Тихо, тучи и облака только в западной части горизонта. Комаров нет. Слегка кружится голова.

Семейство проснулось к 07.00. К этому времени взошло солнце, налетела мошкара, мешающая умываться. Оказалось, что хлеб у нас кончился. Магазин в Среднекамчатске откроется к девяти.

Поэтому, помыв катер и побрившись, в 08.00 отошли и направились в базу леспромхоза в полчасе хода вверх по реке. Небо от облаков очистилось, и мы, не скупясь на плёнку, фотографируем каждый в отдельности и группой вулканы: Толбачик, Камень, Ключевской и Плоский. Зрелище красивейшее и неопишуемое, во всяком случае, моим пером.

На базе удалось закупить хлеб, немного картофеля и капусту. Отсюда можно отходить дальше двумя протоками, какой из них лучше, мы не знаем, потому обратились за советом к туземному населению. Нам постоянно рекомендуют идти левым рукавом.

09.20. Вышли, как и советовали, левой протокой. Но не то совет был дан без знания дела, не то местные юмористы и сатирики решили над нами подшутить, но речонка оказалась вовсе не судоходной. Пришлось возвращаться и заходить в правую протоку. Только перед тем, как это удалось сделать, мы лихо треснули о топяк и, вероятно, повредили винт или руль, потому-то ощущается вибрация в корме.

11.00. Выбрали живописное место на правом берегу и подошли к нему. Разложили костёр, и Мила с ассистентами принялась за приготовление обеда. Кормилице охотники принесли чирка на приварок.

13.50. На ходу. Двигаемся с приключениями, несколько раз садились на мель, но, в общем-то, благополучно. Вскоре прошли село Макарки, которое Таня упорно называет “Макарики” и при этом смеётся. Фотографируем много, плёнок не жалеем. Чувствую я себя прекрасно. Места отличные. Стройный лес. Хорошая погода. Видны вулканы.

В 16.30 прошли Яр и свернули на Никул, в ту самую реченьку, куда триста одиннадцать лет назад со своим кочем пришёл холмогорец Федот Алексеевич Попов и поставил здесь своё зимовье — цель нашего сегодняшнего плавания.

Повернули из русла Камчатки к правому берегу, откуда впадает Никул или Николка, бывшая Федотиха. Прошли совсем немного, и вдруг коричневатая мутная вода сменилась кристально-чистыми струями притока, такими чистыми, что на дне виден каждый камешек и песчинка. На водоразделе между Большой и Малой Никулками довольно возвышенный мысок, поросший лесом, к нему мы и ошвартовались. Берег обрывист, и глубина возле него метра три-четыре.

Малая Никулка с трудом может быть названа рекой. Это скорее полноводный, но довольно узкий ручей. С обоих берегов густые

заросли черёмухи и других деревьев. Их кроны сплелись над рекою, образовав род крыши, поэтому на воде всегда тень. А воздух какой-то особенный. Дышится легко, кажется, будто в тебя вливается бодрость и энергия. И это сказано вовсе не для красного словца, а так в действительности и есть.

Большая Никулка побольше, но вода в ней такая же чистая, как в Малой. Берега у неё тоже заросли лесом. Катер нами поставлен очень удачно, у слияния этих двух рек.

Энтузиасты рыбного промысла — Таня, Володя и Альберт — немедленно организовали путину, а Воскобойников, Вишиовский, Мила и я, воспользовавшись шлюпкой-дощатиком, стоящей рядом, направились к рыбозаводной станции, которую надеемся разыскать по моим прошлогодним воспоминаниям, хотя тогда я добирался к ней лесом и видел её с противоположного берега ручья.

Первое, что мы увидели в прозрачной воде, это стаю лососей, направляющихся на нерест в верховье Никулки. Идти реченькой оказалось совсем недалеко, станция — рядом, буквально в двухстах метрах.

Станция очень небольшая и ни в какое сравнение с Ушками не идёт. На ней работает штат из пяти человек. Построен один рубленый жилой дом на всех и возведено несколько хозяйственных построек: кладовых и курятников. Производственных помещений нет. Имеется запруда, через которую дважды в сутки — утром и вечером пропускается по счёту рыба на нерест. Ставок представляет собою лубяную избушку-инкубатор. В ней хранятся в подвешенном состоянии сетки с оплодотворенной икрой. Люди заняты учётом проходящей на икротетание рыбы и изучением естественных условий нереста красной, арабыча, кижуча и гольца. Немного ведут искусственное разведение рыбы, в масштабах, во много раз меньших, чем их ушковские коллеги.

Зимовье Попова, по всей видимости, стояло там же, где стоят постройки станции. Здесь на огороде местный охотник Г. И. Бушуев нашёл старое, заржавленное ружье-пищаль, которыми в XVII в. вооружались русские казаки на государевой службе. По-видимому, оно принадлежало одному из спутников кочевщика.

Задача станции — считать рыбу, идущую на нерест, а затем считать и выборочно проверять уплывающую вниз по течению погибшую после икротетания. В опытный инкубатор закладываются до восьмидесяти тысяч икринок. В марте-апреле наступает период выклёвывания мальков. Их подсчитывают, и они скатываются в реку, развиваются там в естественных условиях. За икрой

ведётся всё время систематическое наблюдение и удаление повреждённых икринок. Повреждения бывают, главным образом, механического порядка. Искусственной подкормки и клеймления рыбы, как это практикуется на заводе в Ушках, не делается, но проводятся наблюдения за ростом малька и рыбок.

Красная после рождения в реке живёт год, потом уходит в океан на три года и на пятый год жизни приходит в Никулки. Голец является самым опасным хищником и прожорливым истребителем икры и мальков лососей. При выборочных вскрытиях в его желудке находили до двухсот икринок и сорок мальков одновременно. Вот обжора!

Река исключительно благоприятна как нерестилище, потому что не замерзает в течение круглого года. В этом году в Малую Никулку вошло до четырёх тысяч штук красной. Это самая большая цифра за последние десять лет...

Арабыч или, иначе, поздняя красная, только сейчас начала ход. В садке её икра выживает плохо — икра и молоки не вызревают, а мальки, если они выводятся, то слепнут, получаются нежизнеспособными.

Станция не только наблюдает за естественным разведением красной, кижуча и арабыча, но и за поведением местного жителя — гольца, который делает всё, от него зависящее, для уменьшения поголовья лососёвых.

В аппараты Жуковского — рыбы инкубаторы — закладывают на инкубацию восемьдесят тысяч икринок, из них сорок тысяч красной и по двадцать тысяч кижуча и арабыча. Такая пропорция соблюдается уже шестой год, с начала искусственного выведения рыбы.

Всё это и многое другое рассказывали нам директор, она же главный ихтиолог станции Нина Дмитриевна Мурашева и мастер-рыбовод Василий Спасибуев. Постарались с ними познакомиться покороче.

Нина Дмитриевна окончила Московский институт в 1948 г. Это был первый выпуск столичного рыбного института. Работать попала на Камчатку. Жила с подругой в палатке, не один раз сталкивалась с медведями и отчаянно их боялась. Рыбоводная станция была построена при ней, и она здесь стала директором. Не отходя от кассы, как она выразилась, вышла замуж за механика в поселке Лазо. Имеет двух сыновей и дочь. На материк не собирается. Впечатление производит делового работника, гостеприимной хозяйки и хорошего человека.

Место, где находится станция и все окрестности, очень красивы, буквально райские. Нам подарили зуб мамонта и усиленно рекомендовали сходить в верховья Никулки, где она из ключей берёт своё начало. Говорят, местность исключительная, и есть на что потратить одну-другую плёнку».

Следующим пунктом остановки наших путешественников стало селение Щапино.

«В 17.15 дела закончили, катер вымыли и вышли в Щапино, на которое возлагаем большие надежды в смысле ремонта и заправки нашего “Арго”. Снова идём по речному фарватеру.

18.30. Швартуемся в Щапино. Это — кооперативная торговая база, представляет из себя несколько раскрытых берестовых сараев (это в лесу-то) и бесконечные мешки под открытым небом. Немного выше топливный склад — цистерны и множество металлических бочек. Но соляра в них не оказалось, а у нас пустые баки, осталась только запасная бочка, взятая в Ключах.

Позвонили в село Щапино директору леспромхоза, и он был настолько любезен, что решил вопрос о нашей заправке положительно, и в распоряжение команды катера выделили автомашину для поездки за горючим».

Острожек Шапин или Шепен, где «лучший мужик» Ничик, упоминает ещё С. П. Крашенинников. Здесь в 1730-х гг. числилось тринадцать ясачных плательщиков. Селение находилось в пятидесяти одной версте ниже селения Машуры, в нескольких верстах вверх по реке Щапино. По списку населённых мест Петропавловского округа за 1868 г. отсюда до Петропавловского порта считалось четыреста двенадцать вёрст, имелось шесть домов с тридцатью тремя обитателями. В 1930-х гг. здесь был создан колхоз. В 1949 г. в Щапино приехали первые переселенцы из Омской области. До этого времени в селе всё оставалось по-прежнему — стояло меньше десятка домов коренных жителей да часовня без креста. Люди занимались рыбалкой, охотой, огородничеством. По данным Всесоюзной переписи населения, прошедшей в январе 1979 г., здесь оставались всего пятеро обитателей. Щапинский сельсовет был упразднён 13 февраля 1979 г.<sup>32</sup>

«В 20.15 прибыла машина с горючим, и мы забункеровались. Нужно решить — пробиваться ли к Долиновке или возвращаться вниз. Мне очень хочется добраться до намеченной цели, тем более, до неё осталось всего каких-нибудь шестьдесят пять километров, что совершенные пустыки в сравнении с уже пройденными. Остаться на ночёвку у этой базы не улыбается, гораздо лучше себя чувствую

при стоянке на необитаемых местах. Но щапинские “туземцы” пугают нас мошкаррой во всех иных, кроме их, местоположениях. Это положило конец моему стремлению к уходу, тем более посоветоваться не с кем — наши ушли вслед за Таней в малинник.

К вечеру на небе дороги из перистых облаков указывают на центр циклона в направлении Охотского моря, а в нашу сторону бегут тучки. В бочке из двухсот пятидесяти килограммов соляра после нашей заправки осталось килограммов семьдесят. Оставим её здесь и заправимся по возвращении из Долиновки, куда я твёрдо решил идти завтра с утра».

Селение Долиновка возникло в 1927 г. В Приполярной переписи 1926 г. оно не упоминается, а в отчёте агронома И. Ф. Голованова указано, что в 1928 г. здесь уже было семь дворов и жили тридцать шесть человек. Основным занятием местных обитателей было сельское хозяйство. В 1931 г. они образовали колхоз «14 лет Октября». В 1937 г. долиновцы познакомились с самой передовой сельскохозяйственной техникой: от недавно организованной в Мильково машинно-тракторной станции в село пришли три трактора. В 1940 г. председателем колхоза жители избрали местного жителя М. Г. Мерлина. В 1949 г. за получение рекордных урожаев ржи бригадир И. С. Звоник, звеньевые Е. Горбушина, Т. Ельцова были награждены орденами, а звеньевая В. Спешилова — медалью «За трудовое отличие». В 1951 г. в селе была организована машинно-мелиоративная станция. В 1962 г., по данным И. Гурвича, здесь насчитывалось сто девятнадцать семейств, жили четыреста сорок восемь человек. В их числе имелось тридцать три камчадалских хозяйства и сто восемьдесят три коренных жителя. К 1970-м гг. в селе сложились улицы: Елисеевская, названная в честь Елисея Гарковенко, Заречная, одна из первых, Новая, на которой поселились бывшие щапинцы. Была и улица Белорусская. По Всесоюзной переписи населения по состоянию на январь 1979 г. в селе проживали четыреста семьдесят четыре человека.<sup>33</sup>

*«14 августа 1959 г. Пятница. Долиновка. В 06.00 команда проснулась, развела костёр, готовят чай к питью, а катер — к плаванию. Я выхожу из салона с тем, чтобы, по возможности, не будить Милочку и Танюшу. Всё отлично, если бы только не обломанные винты. Но ничего не поделаешь, пойдём как есть, проявляя настойчивость в достижении поставленной перед собой цели.*

Вода вскипела, и мы её используем в качестве чая и жидкости для бритвы. Побрились. К нам подошёл обогреться у костра сторож

рыбкоопа, и я с ним разговорился. Так как на мне нет формы, то разговор идёт вполне откровенный. Он говорит, что много товаров, в том числе кожаные изделия, спички, одежда, соль, хранятся под открытым небом, что, естественно, не способствует их сохранности. И всё это происходит в лесу, где построить сараи и навесы ничего не стоит.

— А зачем? Начальству выгодно, чтобы товары погибали: легче себе присваивать. На сто тысяч спишет как испорченное — пять тысяч в свой карман положит. Старых кооператоров сняли за бесхозяйственность, а им начхать, поедут на материк и жить будут припеваючи. Назначили новое начальство, а оно не лучше, если не хуже старого, — говорит сторож.

Так этого дела оставить нельзя, нужно будет вызвать к себе и поговорить с председателем рыбкоопа. Обязательно сделаю это при возвращении из Долиновки. Я всё же член бюро обкома, и пропускать такие вещи не имею морального права. Да и просто как коммунист не могу пройти мимо безобразия.

Интересно, на берегу возле реки совершенно нет комаров, а в лесу — хоть отбавляй. Убедился в этом на собственном опыте. Там встретил одного матроса с катера Ж-1741, которым вчера прибыл сюда управляющий Камчатлесом. Команда всю ночь пропьянствовала и находится во внерабочем состоянии. Те, кто выходит, имеет до безобразия распухшие физиономии или, как выразился Ежов, “физиомордии”.

В 09.40 снялись в Долиновку. Погода неважная, но нам подходит, а то мы увлеклись солнышком и пережарились. Теперь прохладно, я даже кожанку вынужден одеть. Идём без особых приключений, иногда ползём, цепляя дно, но движемся. Природа, как и прошлые дни, чудесная. Высокий строевой лес, красивая река. Встретили промчавшийся на большой скорости ЖК. У него осадка ровно метр, всего на пятнадцать сантиметров меньше нашего. Не может быть, чтобы мы не пробились.

10.10. Проходим центральную усадьбу Щапинского леспромохоза. У реки отвоёвано ещё пятнадцать километров, осталось идти пятьдесят. Средняя скорость — десять километров, значит, скорость встречного течения тоже порядка восьми-десяти километров. Теперь каждый километр даётся всё труднее и труднее, скорость течения возрастает, глубина уменьшается, а топляков и лесных заломов на этом участке, как впрочем, и всей реке, хоть отбавляй. Сколько десятков тысяч кубометров гибнет и заоряет фарватер? Ужас!



С нами поросилась дойти до Долиновки девушка — киномеханик Тамара. Она говорит, что деревня эта стоит на новом месте. Где была старая Долиновка, ей неизвестно. Сейчас в ней колхоз «14 лет Октября», занимается полеводством, огородничеством, животноводством, немного рыбачит. Население триста-пятьсот человек. Автомобильной дороги в районное село Мильково отсюда нет, а есть ли из Кирганика, немного выше Долиновки, она не знает.

В 12.00 прошли Большой Яр и Малый Яр. Места красивые, фотографирую. Пристали к правому берегу, дабы немного размяться и проверить природу. Устроили соревнования, кто дальше бросит камень, кажется, я победил...

До Долиновки осталось всего двадцать три километра. Дойдём! Погода пасмурная, срывается дождь, что экономит нам плёнки.

Река до безобразия захламлена брёвнами, корягами и совершенно не ограждена. Не по-хозяйски! Даже то, что дано нам природой, не бережём. И это при камчатском бездорожье! За фарватером никто не следит. Большущая голубая магистраль пустует, а будь за нею уход,плыли бы по ней грузы в оба направления, и народ не мучился бы поисками, как попасть из одного населённого пункта в другой. Нужно поговорить на эту тему с Орловым и Есауленко (первым секретарём Камчатского обкома КПСС и председателем облисполкома. — *Ред.*).

15.00. Подошли к левому берегу. Колхозные рыбаки только вытащили сети, и Юрий Францевич из природной склонности к нищенству пошел цыганить лососей. Операция “Подайте Христа ради” увенчалась успехом в виде громадной горбуши, полученной “за спасибо”. Осталось идти каких-нибудь четыре-пять километров, но фарватер — никуда. То и дело ползём на брюхе.

В 15.50 прибыли в Долиновку. Неплохо! А скептики нам пророчили: в лучшем случае — Козыревск. Вывод: знатоков слушай, а сам не плошай, будь себе на уме, проверяй и дерзай. Вероятно, можно дойти и до Кирганика, но это следует проверить, да и подумать — стоит ли? Осмотримся, тогда и решу. А пока — голод не тётка, и хозяйка выдала нам по бутерброду с баклажанной икрой, а желающим — с лососёвой.

Мила с братией собралась в село на предмет закупки сырья для вареников. Таня с борта ловит рыбу, ребята убирают палубу, а мне приказано отдыхать от имени медицинского отдела. Но от указаний до практического выполнения — дистанция огромного размера. К катеру со всего села сбежалась детвора. Разве они могут пропустить такую диковинку, как корабль под военным

флагом? То же я наблюдал прошлый год при плавании на “Изумруде”. Тогда мы здесь пробыли совсем короткое время. А дети есть дети — любопытный и любознательный народ. Этим они мне и нравятся. Кроме того, и чувствую я себя весь день хорошо: сердце не жмёт, головокружения нет и веки не отекают.

Вскоре к детям присоединились взрослые. Народ приветливый, вежливый, с хорошим настроением. Всё же нам удалось подняться вверх по течению на пятьсот десять километров от океана. Трудно было, но прошли. Вероятно, и ещё пятнадцать-двадцать километров пройдем при желании, только нет смысла. Населённых пунктов не достигнем и ничего интересного не увидим.

Валерий Иванович хочет позвонить секретарю райкома партии товарищу Котову, если есть возможность проехать автомашиной в районный центр и Верхнекамчатск, то попросить у него для нас какой-нибудь автомобиль.

На борт ко мне прибыл председатель колхоза Фёдор Борисович Нааянзин — энергичный и, видимо, знающий своё дело человек среднего возраста. Его беспокоит возможность сбыта урожая картофеля и капусты. Предлагает купить у него пятьсот тонн первого и триста второго. Кроме того, может продать сейчас огурцы, а немного позже десять тонн почти спелых помидоров. Для Камчатки это сюрприз. Всё хорошо, но ничего отсюда без специального транспорта не вывезешь. Помочь очень хочется, но едва ли это возможно. Задание я начальнику тыла дам, однако и сам вижу — ничего не сделаем.

Трагедия колхоза «14 лет Октября» — в отсутствии сбыта своей продукции. Колхозники предлагают построить автогужевую дорогу до центральной базы леспромхоза протяжённостью шесть-восемь километров, чтобы возить сельскохозяйственные продукты лесникам. Это дало бы им возможность сбывать продуктов на пятьсот тысяч рублей ежегодно. Для строительства дороги нужны деньги и техника, а их не отпускают. Фёдор Борисович обижается на Есауленко и Спасённых, которые обещали продать ему плашкоут, а теперь отказали. Колхозу же, действительно, без плавсредств в люди не выйти. О его делах обязательно буду разговаривать в облисполкоме.

Дождь продолжается. По словам Нааязина, он здесь не прекращается с 22 июля и мешает заготовке сена. А трава хороша, да и лошадей мы видели — пальчики оближешь.

Вернулись из Долиновки. Купили хлеб, сметану, яйца по одиннадцать рублей десятков, а кроме того, несколько книг, три номера журнала “Крестьянка” и “Камчатскую правду” за 9 и 11 августа.

Я назвал это свадебным путешествием через двадцать пять лет после свадьбы. Даже домой не торопимся, так здесь хорошо, природа красивая, воздух чудесный, здоровый. Чего ещё нужно? Комары не донимают, как это было в прошлом году, хотелось бы, чтобы фотографии, которых так много, получились.

Подумать только, как время летит! Когда приехали на Камчатку, Таня в первый класс бегала, и уже пять лет как не было. Увлекается Таня сильно то лоцманской картой, то ягодами и рыбной ловлей. Дочь легко поучать, но и сам я ненамного лучше её. Остаток дня и вечер провёл за чтением принесённой с берега литературы. А дела с моими очерками по “Истории Земли Камчатской”, ой, как медленно движутся. Я обещал к концу августа сдать пять глав “Боевой вахте” и написать подвал в “Тихоокеанскую вахту” к сто пятой годовщине обороны Петропавловска. Придётся побороть свою лень и взяться за дело более энергично. Не хочется подводить редакторов газет и прежде всего не учиться нарушать данное кому-либо слово. Мне бы закончить четырнадцатую главу очерка “Город готовится к отпору”, она у меня начата.

Председатель колхоза обещал помочь нам топливом. Сегодня вечером или завтра утром он пришлёт одну-две бочки соляра. Впечатление на меня Фёдор Борисович произвёл очень хорошее. После того как поговорил со своими план выкристаллизовался такой: завтра вернуться в Никулку и воскресенье провести там. Отдохнуть, вымыться в бане, поковыряться в старом поселении, проявить часть плёнок.

В 21.30 поспел запоздалый ужин. Раньше приготовить не было возможности. Борщ отличный, а жареная рыба ещё лучше. Таня получила собственного гольца в поджаренном виде и довольна страшно. Всё очень вкусно, и настроение у всех сразу поднялось.

Валерий Иванович пошёл в клуб читать лекцию об истории Камчатки, после чего там будет демонстрироваться кинофильм. Только кто его будет крутить, пока не ясно. Оказывается, Тамару, пока она ездила с нами, сняли с работы, конечно, не за то, что с нами поехала, а, очевидно, за долгое отсутствие.

Вечером появился мокрец и Миле крепко искусал руки. Танюха готовит каюту к ночлегу и ворчит, что мы возвращаемся, а не идём дальше. Но в нескольких километрах вверх обнаружили камни, и о них можно разбить катер. Ничего, хватит, хорошего понемногу...

*15 августа 1959 г. Суббота. Щапино.* Встал и разбудил своих в 07.30. Оказалось, что остальные пираты ещё почивать изволят.

Пришлось сделать побудку. Приступили к рыбной ловле. Подначиваю дочь: как легко ловится у тех, кто умеет. Я рядом поймал большого гольца, а Танюха — трёх малюсеньких рыбок. Рядом ловят колхозные ребята, и наловили, прямо скажем, порядочно.

Собрал своей «невесте» на двадцать пятый год её замужества к серебряной свадьбе хороший букет цветов, а она накормила нас жареной рыбой и напоила чаем. Я имел неосторожность сказать о виденной жимолости на опушке леса, которую заприметил во время сбора цветов. Как и следовало ожидать, дочка моментально испарилась, удрав искать ягоды.

Воскобойников и Вишниовский пошли в деревню. Вчера одна колхозница сказала им, что её соседом найден клык и кости мамонта или слона. Вот они и пошли добывать остатки мамонтов. Я их так и называю — “майн-ридовские охотники за слонами”. Конечно, основная забота Валерия Ивановича — корреспондентские дела.

Председатель колхоза выполнил своё обещание и прислал огромную — литров на двести пятьдесят — бочку соляра. Полностью заправились, литров сто слили в найденную на берегу металлическую бочку и закрепили её на полубаке. Теперь, с учётом щапинского, горючего у нас хватит, по крайней мере, до Козыревска, а я думаю, что и до Ключей дотянем. Ждём только великих охотников: у нас всё к отходу готово. Погода пасмурная, но сквозь тучи часто проглядывает солнышко, и я разделся до пояса делать новые ожоги на своей многострадальной коже. Промочил ноги и теперь мерзну в своё удовольствие. А тут ещё светило спряталось. И всё же не теряю надежды на хорошую погоду. Наши задерживаются...

В Долиновке новые добротные рубленые дома. Видимо, люди собираются здесь жить всерьёз и надолго. Это радует и является приятным исключением из паршивого правила — жить неряшливо и неблагоустроенно. Откуда пришло убеждение, что на Камчатке можно устраиваться по-всякому, только не так, как добрые люди?

В 11.20 наши, наконец, прибыли и приволокли зуб мамонта. Его презентовал колхозный бухгалтер Михаил Кузьмич Поштыков. Найдена им сия достопримечательность в двенадцати километрах вверх по течению, в песке, на левом берегу реки. В путёвке Валерия Ивановича парторг колхоза “14 лет Октября” сделал хорошую запись и высоко оценил лекцию по истории Камчатки. Я до их прихода немного успел поработать над рукописью главы “Петропавловск готовится к отпору”. Сделал в ней несколько

исправлений и корректур, но дальше этого не пошёл. А теперь не до писанины. Снимаемся...

Идём пока благополучно. Ежов с катера влёт убил довольно жирную утку. Немного мокнем, немного фотографируем.

Если верить книгам, то ни одно мало-мальски приличное путешествие не может обойтись без сногсшибательных приключений. И нами сегодня доказано, что и мы не лыком шиты. К 13.00 все перекаты были благополучно пройдены, кроме последнего, которого с избытком хватило для плотной посадки на мель. Два с половиной часа работали мы машинами взад и вперед, намыли среди реки огромную косу из мелкого серого гравия, прежде чем вырвались из плена и оставили на банке перо руля вместе с баллером (осью руля. — *Ред.*). Наше счастье, что нам удалось удерживать катер против течения, иначе нас бы замыло. Дно реки каменистое, из крупных булыжников и гравия. Камень тоже серого цвета.

Течение в реке сумасшедшей силы. Стоило подставить ему борт, как нас накренило градусов на пятьдесят. Унесло бочку с горючим, шесты и даже мою двустволку. Николай Логгинович одел рыбацкие сапоги, мы его привязали концом и на нём отпустили походить у намытой косы промерить глубины. Держаться на ногах почти невозможно — сбивает. Альберт в одних трусах дважды нырял в воду за двустволкой и под корму катера выяснить, сохранилось ли перо руля. Замёрз бедняга так, что зубом на зуб не попадал. А руль приказал долго жить, от него и следов не осталось. Ну и положеньице! С мели снялись, а как быть дальше?

В 16.30 с большим трудом ошвартовались к правому берегу в лесу.

В 19.30 снялись с места стоянки. Разворот стоил большого труда и десяти минут времени...

Теперь понятно, почему они с Вишневским задержали наш выход до 11.25, тем более Воскобойников ходил фотографировать героев своего репортажа. Очерк, собственно, никаких вопросов не ставит, а описывает то, что мы видим. В этом отношении он вполне правдив. Больших споров по нему не было, кроме моего замечания об острой постановке проблемы сбыта продукции, дорог и водного транспорта, который нужно на реке развивать, особенно плавсредства с малой осадкой. Не знаю, учтёт ли Валерий Иванович, как видно он не очень склонен к переделкам.

Волнений сегодня пришлось пережить немало и желающих надолго засиживаться у костра нет. Готовимся ложиться спать — догонять дочку, она уже пятый сон видит. К 23.00 все в постелях. Утро вечера мудренее, говорит мудрая русская пословица».

А вот и упомянутый выше очерк, написанный В. И. Воскобойниковым для «Камчатской правды»:

«Колхоз “14 лет Октября” — глубинка. От Усть-Камчатска до него добраться катером по реке Камчатке — четыре-пять дней. Если ехать из Мильково, то — два дня верховой лошастью по лесным тропам. Обычно таким путём в колхоз доставляется почта. Колхоз раскинулся в живописной плодородной долине, от чего и назвали колхозники своё село Долиновкой.

Ровными улицами выстроились свежесрубленные, ещё пахнущие душистой лиственничной смолой, аккуратные дома, а по соседству с ними шагают столбы электростанции, пущенной в эксплуатацию в декабре прошлого года. Новых домов становится всё больше. Только в 1958 г. и нынешним летом для колхозников-переселенцев построено их двадцать.

Появились новые жители, и тесной стала сельская школа. И вот на окраине села за лето выросло новое красивое здание школы-семилетки, построенной с помощью мильковчан. Когда соседи узнали о постройке школы, многие работники мильковской ремонтно-строительной конторы, в том числе печник Пироженко, штукатуры Борис Демидов, Борис Воронцов, Григорий Бобряков, вызвались помочь долиновцам. И 1 сентября новая школа гостеприимно примет детей колхозников в просторные и светлые классы. Правление колхоза выделило школе три гектара земли для сельскохозяйственных работ и опытов. С весны будущего года школьники начнут трудиться на своём участке.

На центральной улице возводится большое здание колхозной гостиницы и правления колхоза. Недалеко от села, за зелёным массивом картофеля, в этом году выросла большая птицеферма — предмет особых забот птичницы, секретаря комсомольской организации Валентины Петрович. “Население” птичьего городка беспокойное и шумное — как-никак тысяча семьсот кур! Эта новая отрасль общественного хозяйства уже в нынешнем году даст колхозу первый доход.

“14 лет Октября” — колхоз сельскохозяйственный. Его экономическую основу составляют полеводство и животноводство. Развитию этих отраслей способствуют плодородные земли, богатые травами луга и тёплый климат. Близость лесов даёт возможность вести дешёвое строительство. Широкие перспективы у колхоза откроются после того, как будет организовано регулярное судоходство по реке Камчатке на участке Щапино — Долиновка в течение всей навигации.

В этом году стараниями колхозных полеводов выращен хороший урожай капусты, огурцов, помидоров и картофеля. Хороши огурцы, выращенные звеном, которым руководит Анна Ивановна Потапеня, — сочные, ароматные!

— Огурцов у нас четыреста пятьдесят рам, — говорит звеньевая. — Килограмм по семь-восемь с рамы соберём.

— У нас и помидоры уродились хорошие, посмотрите, — показывает Екатерина Евсеевна Потапеня. — На каждом кустике по десять-двенадцать плодов.

— А разве капуста плоха? — звеньевая Нина Красильникова протягивает большой плотный вилок. — Сто тонн капусты сверх плана продадим государству!

Итог работы полеводов — сотни тонн овощей и картофеля. Много дел у животноводов: скоро зима, надо подготовиться к сытой и теплой зимовке скота, а главное, обеспечить дальнейшее повышение надоев молока. В колхозе, по неполным данным, уже надоев с начала года сто тысяч литров или по тысяче триста литров от каждой коровы. Первенство среди доярок держит Матрена Саламатина и Мария Григорьевна Богданова.

Пока еще рановато подсчитывать доходы, которые намерен получить колхоз, но одно ясно: они будут выше прошлогодних.

Поздно кончается трудовой день колхозников: идёт уборка урожая и заготовка кормов. На счету каждый час хорошей погоды. И всё-таки редкий вечер в сельском клубе бывает пусто. Большой радостью для долиновцев явился приезд артистов областного драмтеатра, показавших местным зрителям несколько спектаклей. На спектаклях были почти все жители села, от мала до велика. Долиновка живёт культурной жизнью. Недавно колхозники прослушали лекцию об истории Камчатки».

*«16 августа 1959 г. Воскресенье. Щапино.* Выходит, что человек предполагает, а река располагает. Собирались в Никулку, а оказались в Щапино, да и то нужно считать удачей. Нужно думать, как пробраться к океану в положении, отвечающем поговорке “Без руля” и почти “без ветрил”. Я полагаю, что от “ветрил” осталось немного, какая-нибудь культяпина.

Мичманы задумали использовать найденное вчера вечером на старом заброшенном кунгасе перо руля. Не совсем себе представляю, как это нам удастся подвести и продеть его во втулку баллера без подъёма катера на слип или хотя бы задира его кормы краном. Впрочем, о возможностях ремонта будем выяснять с утра.

Плохо, что сегодня воскресенье, людям полагается в этот день не работать, а отдыхать.

Около семи часов на соседних катерах начались стуки. По-видимому, заготавливают дрова для подогрева утреннего чая. Тарахтит руль-мотор на шлюпке. Надо полагать, любители пошли на рыбалку. А мне очень хотелось бы попасть на Никулку — отдохнуть, выкупаться в бане, порыться в старом ительменском поселении и в месте зимовки Федота Попова, а то и просто насладиться прелестной природой.

Чувствую себя хорошо. Единственное ограничение — нельзя наклоняться. Стоит это сделать, появляется слабость и сильное головокружение.

Как-то совершенно неожиданно и быстро на реку пал густой промозглый туман. Команда ещё спит, а я затеял ужение рыбы. Клёв хороший, но, к сожалению, приманка — икра — совсем свежая и расплзается на крючке, как кисель. Поймал пять штук, две из них вполне приличные. Самую большую не смог удержать. Вытащил из воды, но она сорвалась и упала на берег близко от воды. Подбежать к ней не успел. Там, где стоял, исключительно вязкая глина, сапог не оторвать. Так и ушла в реку золотая рыбка, ничего не сказав мне человеческим голосом. Вероятно, подумала по-рыбьи:

— Дурачина ты, простофиля...

08.30. Туман настолько густ, что противоположного берега совсем не видно. На Ж-1736 играет патефон, команда развела костёр, греется около него и кипятит чайник. Довольно громко острят. Впрочем, обижаться не на что, мы на их месте, наверное, делали бы то же самое. Так что нужно привыкать и закалять свои нервы.

По моему вызову приехал председатель рыбкоопа. Беседую с ним о хранении ценностей на здешней перевалочной базе. По его докладу, он обслуживает три с половиной тысячи человек народу, то есть полностью леспромхоз и Долиновку. В заведование входит двенадцать магазинов, ларьки и четыре хлебопекарни. Предоставить складские помещения, обслуживать транспорты по договору должен леспромхоз, но делать он этого не может — нет рабочей силы, так же, как нет её и в рыбкоопе. Вечная отговорка нерадивых хозяйственников! На всё хватает, кроме того, чем живёт человек. А этим всегда пользовались и пользуются жулики. В мутной воде легче рыбку ловить...

В данное время идёт годовой завоз, и все задействованы на выгрузку и переработку грузов. Пока из двадцати восьми запла-



нированных доставлено четырнадцать плашкоутов. На берегу не склады, а перевалочная база. Грузы здесь лежат временно, до вывоза в Щапино (посёлок). Но и там не всё укладывается под крышу. Складов не хватает. Мука и посудохозяйственные товары останутся под открытым небом. На берегу будет ещё хуже, один из трёх имеющихся здесь навесов перевозится в село Щапино. Постройка навесов в этом году Леспромхозом не запланирована.

— А что вы предприняли? Перед кем били тревогу?

— Я здесь человек новый, только недавно принял хозяйство.

— Но ведь вы видите, что гибнут ценности, народное добро? Разве нет в леспромхозе директора или райисполкома, райкома партии, наконец!

В ответ удивлённое пожатие плечами, мол, а ты-то чего кипятиться — не твоё гибнет и не моё. Где берутся такие равнодушные к делу кадры?

По договору рыбокооп обязан заготовить часть капусты в Долиновке. Спрашиваю, как будет с выполнением договора. Но, по словам торгового деятеля, сбыта она иметь не будет — каждый рабочий леспромхоза имеет свой огородик, и в овощах, как и картофеле, не нуждается. Можно было бы сбить несколько десятков тонн ранней капусты, но доставить её покупателям нечем. Обещанный Щапинскому отделению рыбокооп двадцатитонный плашкоут не дали.

— Перед кем вами ставился этот вопрос? Кому жаловались?

То же идиотское пожатие плечами. Сделал кооператору влияние за иждивенческое настроение. Но сам вижу бесполезность этого, революции он не сделает и, в конце концов, снимут, как три месяца назад сняли его предшественника. Только убытков государство понесёт на сотни тысяч рублей. Это уж как пить дать. Дать телеграмму Орлову, что ли?

Ходили с Милочкой в лес собирать малину. Много шиповника, боярышника и черемухи. Немало и малины, но она уже отходит, её меньше на кустах, чем под кустами на земле. Татьяна наша увлеклась рыбной ловлей, поймала полтора десятка рыбок, а задача не решила ни одной. Арифметика, по её мнению, может подождать до 1 сентября.

В 15.30 с барженьки разгрузили все сто восемьдесят бочек. Ж-1736 со своим плашкоутом развернулся и, предварительно дважды толкнув нас в борт, ушёл вниз по реке...

Рабочие сегодня, в основном, на рыбалке и сенокосе. Некоторые привезли детей на реку и рядом с нами расположенное озеро. Далёко не все трезвые. Ларёк на берегу примечательный.

Торгуют в нём спиртным и шампанским, но только тогда, когда на берегу работают рабочие леспромхоза, что не слишком увеличивает их производительность, и моментально закрывается, когда приходят работать рабочие рыбкоопа. Интересно!

О состоянии судоходства на реке Камчатке решил поставить вопрос на бюро обкома партии, а пока попросил наших писателей подготовить хорошую, правдивую статью в газету “Камчатская правда”. Это взял на себя Юрий Францевич. Думаю, что так будет правильно.

18.00. К реке вышло стадо коров на водопой, а потом показались пастухи, изрядно упившиеся. Начались взаимные расспросы о местонахождении второй половины стада. Затем приступили к делёжке пастушьего атрибута — кнута. И вообще, картина и ситуация очень похожая на выяснение отношений между Шурой Балагановым и Паниковским. Но до драки не дошло. На Главчабансовете щапинские ковбои решили, что остальные четвероногие разошлись по хозяевам, “они же понимают, что сегодня воскресенье”, и потому, мол, беспокоиться нечего. Придя к такому оптимистическому выводу, двое славных пастырей послали проверить свою гениальную догадку единственного трезвого из троих — подпаска среднего школьного возраста.

За каждую корову пастухи взимают с хозяев — рабочих щапинского леспромхоза по сто, а за молодняк — по пятьдесят рублей в месяц, плюс по литру молока и по два ведра картофеля с головы. В стаде семьдесят коров и примерно сорок телят. Бригада ковбоев состоит из двоих взрослых пьяниц и мальчишки-подпаска, которому, если они не испортят, нужно будет дать орден за доблесть и стойкость.

Сторож рыбкоопа жалуется, что пасут скот они очень плохо. Добрым словом вспомнил прошлогоднего пастуха, добросовестного и знающего человека. Он заработал много денег и теперь уехал на материк. Его все очень жалеют, потому, что теперь уход за скотиной совсем не тот. Да, добросовестный труд — большое дело...

19.30. Буксирный катер “Проводник” привёл снизу плашкоут с грузом рыбкоопа и ошвартовал его немного ниже нашей стоянки. Рядом с нами в моторную лодку сели три охотника с ружьями, двое из которых, не представляя никакой опасности для дичи, вполне способны ухлопать друг друга под бодрое пение “шумел камыш”. Долго возились с отчерпыванием воды, методом переругивания и загибанием этажей никак не могли завести мотор, но, в конце концов, перешли на противоположный берег. В таком состоянии

недолго и до беды, да и охота до сентября запрещена. Но пьяному море по колено...

У “пионерского костра” состоялось заседание дреельного комитета, клуба морской травли или, как выразился мичман Корнев, собрание жалобного народного эпоса на мотив: «На суку сидел ворона и клевал своя нога». Героями только что выдуманных фактов были камчатские медведи.

Начал Михаил Васильевич рассказом о том, как он был свидетелем ловли рыбы косолапым. Мишка стоял в протоке, глушил лапами шедших на нерест лососей и бросал их через себя, полагая, что упадут они на берег. Но так как рядом протекала вторая речушка, то рыба падала не на узкую песчаную косу, а, перелетев её, хлопалась в воду, или, очнувшись от оглушения, сама находила туда дорогу. Время от времени Топтыгин оборачивался назад, и, видя, что рыбы на островишке мало, возмущался, ревел и ещё энергичнее и с большей злостью бросал злополучных лососей с тем же успехом, что и раньше.

Валерий Иванович не мог не включиться в рассказы о камчатской экзотике. Он поведал нам почти то же, что и Корнев, но, однако с той разницей, что “Михаил Иванович” прежде, чем бросить рыбу через голову, перекусывал ей голову, и побывавшие в его лапах горбуши и арабачи плыли вниз по течению вверх брюхом.

Воскобойников продолжил свои байки. Несколько лет назад один из моряков Камчатско-Чукотского пароходства приручил медведя, долго плавал с ним на судне, а потом по настойчивой просьбе своего знакомого из Петропавловска, жившего рядом со зданием областного драмтеатра, передал ему лесного друга. Мишку во дворе посадили на цепь, а приём-передачу решили обмыть в квартире нового владельца. Пока экс-хозяин и его друг предавались возлияниям, Топтыгин сорвался с цепи и убежал на Ленинскую улицу. Шёл он тихо, мирно по тротуару, как положено воспитанному зверю, немного в раскачку по-морскому, а прохожие шарахались от него во все стороны, включая проезжую часть улицы. Вскоре мишка-моряк почувствовал запахи, нравившиеся бывшему хозяину, исходившие из ресторана “Волна”, направил туда свои стопы и стал обходить столики.

Общительного медведя угощали печеньем, сахаром, конфетами, и всё шло очень хорошо. Но кто-то из завсегдатаев ресторана преподнес добродушному лесовику “ендову” зелена вина, то бишь русской горькой. Приняв вовнутрь изрядную долю алкоголя, мишка повёл себя точно так, как обычно ведут себя двуногие братья

после вливаний: бил посуду, сваливал столы, ломал стулья, разгонял публику, а затем набрёл на буфетную стойку. Буфетчица, до того, как обратиться в бегство, успела связаться с отделением милиции и выкрикнула в телефонную трубку:

— Присылайте усиленный наряд, мишка хулиганит!

Дежурный ничего больше выяснить не мог, потому что у стойки буфета давно никого не было. Несколько постовых милиционеров на рысях примчались в “Волну” и, имея практику в вязальных делах, скрутили Потапыча, посадили на цепь и направили в вытрезвитель, забыв, что там уже находится один из не столь, к сожалению, редких на Камчатке горьких пьяниц. Медведь, ввалившись в сие прибежище ходящих путями неправедными, обнюхал товарища по несчастью и принялся с ним забавляться. Тот нехотя пробудился из своего анабиоза и, когда понял, с кем имеет дело, хмель вылетел из него в момент. Тогда уста вместо песни, воспевающей камыш, подняли вопли с просьбой выпустить его немедленно и клятвенно обещали никогда больше спиртного в рот не брать.

Вся трогательная история, в подлинности которой Валерий Иванович ручается своим честным словом, закончилась тремястами рублями штрафа, взятого блюстителями порядка с владельца медведя, выпустившего зверя и оставившего его без присмотра.

*17 августа 1959 г. Понедельник. Река Никул.* В 00.25 снизу пришёл буксирный теплоход “Кутузов” с возом. Маневрировал опасно, едва не задев нас. Затем ошвартовал плашкоут повыше “Проводника” (катер усть-камчатской базы облрыболовпотребсоюза. — В. Б.), а сам, слегка стукнув нас в борт, стал за кормою нашего РК. Остальная ночь прошла вполне спокойно.

Утро хорошее, тихое. Небо малооблачное. С 06.00 мичманы стали собираться к поездке или пешему переходу в Щапино. Сон у меня, конечно, кончился, я и ночью часто просыпался, но чувствую себя выспавшимся и отдохнувшим. Со всяческой осторожностью, чтобы не разбудить своих, встал и вышел к 06.30. Ежов и Корнев пошагали в мастерские.

Встретил бодрствующего сторожа рыбокооп. Плашкоуты, по его словам, доставили грузы для щапинского отделения и будут сегодня разгружаться. Один пустой полностью, а второй — с половинной загрузкой пойдут в центральную базу.

Разговорился со сторожем о нём самом. Приехал он сюда в 1952 г. из Омской области, у него семья состоит из десяти душ. Без коровы и лошади здесь местному жителю не обойтись. Корова даёт молоко, а на лошади возят сено и ездят по своим делам. Морозы

в этой части Камчатки нередко достигают пятидесяти градусов. Переносятся они сравнительно легко из-за сухости воздуха и отсутствия ветров. Снега выпадают глубокие, а весной и в начале лета наступает полное бездорожье. Тогда-то выручает лошадёнка.

Травы на лугах и в подлесках растут обильные, стада можно держать большие. Сено жители заготавливают в тундровых лугах, травяной покров на них особенно богатый. Но сенокос связан с неприятностями и трудностями для косарей. Косить можно только в высоких болотных сапогах из-за топкой почвы, выносить просушенное сено или траву для просушки на дорогу нужно на себе.

К нам подошёл старшина “Кутузова” и спросил, когда следует ожидать прихода рабочих для разгрузки плашкоута. Оказывается, на телефонной станции крепко спят, и сторожу ни ночью, ни утром дозвониться своему начальству не удалось и сообщить ему о прибытии грузов тоже. Он попросил сделать это наших мичманов в селе и предупредить контору рыбокоопа о необходимости присылки людей с утра. Рабочих кооператорам должен выделить леспромхоз.

Старшина буксирного катера говорит, что в низовьях реки корягой пропорол днище одной из буксируемых барж с грузами рыбокоопа. На чём свет клянет сплаврейд за беззаботность и бездеятельность в поддержании фарватеров в безопасном для плавания положении. В то же время буксирные катера излишествуют, часть из них подняты на стенку. Без ущерба делу можно было бы выделить три-четыре плавединыцы с бригадой рабочих, растащить коряги, а не заставлять мучиться людей, подвергать опасности суда и грузы и замедлять скорости их продвижения. Сдаётся мне, что старшина вполне прав. Хозяина на реке нет — мысль старая...

В 08.00 прибыли рабочие, но к работе приступили только к 10.00. Организации никакой. Затеяли перестановку плашкоутов, толку никакого, зато мат стоит на всю камчатскую долину. Потом ко мне за помощью обратился председатель отделения рыбокоопа. Дело в том, что в баржах пришёл комбикорм, адресованный в Долиновку, а предписание туда дано одному “Проводнику”, который все грузы не возьмёт за один раз. “Кутузов” имеет назначение в Щапино, и на просьбы кооператора сходить в Долиновку не сдаётся.

Попросил к себе старшину с объяснениями, почему он не хочет выручить колхоз с доставкой комбикормов. Речник доложил, что имеет осадку катера сто двадцать сантиметром, неисправный руль и большую течь в корпусе баржи. По этой причине и получил приказание следовать только до Щапино и ни в коем случае

не выше. Если он докладывает правду, то ему, действительно, не пройти, и поэтому приказывать ему не стал, да и не имею на это права. Кооператор собирается дать телеграмму в Ключи и в Петропавловск. Но я ему советую поскорее отправить “Проводник” с тем, чтобы он завтра вернулся из Долиновки за второй баржой, с капитаном я уже переговорил и получил его согласие.

К 12.00 рабочие сделали перерыв и все дружно выстроились к ларьку за традиционными “ста граммами”. Посуда самая разнообразная: пустые бутылки, случайно подобранные на берегу склянки, консервные банки. Количество матов, произнесённых в единицу времени, увеличилось, сила звука голосов усилилась, а устойчивость в ногах, соответственно, снизилась. Председатель рыбкоопы к этому времени предусмотрительно смылся, стыдливо не замечая открытия подведомственного ему “гадючника”. Воспитывать не стал, тем более, было уже поздно, работяги успели “тяпнуть” не по единой.

В 13.00 захотели есть, и Мила накормила всех вкусным соусом из картофеля с мясной тушёнкой и напоила компотом из сухофруктов, а мичманов из Щапино всё нет и нет. Что-то там “заело”.

14.00 Ура! Привезли приваренное к выправленному баллеру перо руля. Накормили трёх мушкетёров обедом и принялись за дело. Тут мне крепко пригодились остатки знаний такелажного дела, что позволило снизу попасть баллером во втулку, а перо посадить на пятку рудерписа. К 15.30 всё на месте, а в 16.00 сделали приборку, закончили расчёты с берегом и двинулись в Никулку. Рулевое управление действует хорошо, только крены катера при поворотах увеличились, я отношу это за счёт уменьшения балансирности пера, сделанного на речной манер.

Пользуемся хорошей погодой, загораем, фотографируем, но делаем это без прошлого энтузиазма...

Встретили буксир “Богатырь” с баржой “Обильная”, и больше никого. Видимость хорошая, а над вулканом Толбачик и другими стоит дымка и их плохо заметно. Фотографирую только потухшую огнедышащую гору Никулку.

В 18.40 ошвартовались на знакомом месте у островишка, у слияния рек Никулок, притоков Камчатки. Развернулись оперативно. Через пять минут пылал костёр...

Чувствую себя неплохо, но физических напряжений совершенно не выношу — моментально отекают веки. Сколько я там помогал при установке руля, а ощущение отёков никак не проходит. Мила уложила меня в каюте, и диктату пришлось подчи-

ниться. Но урывками, когда она не видит, пишу главу «Петропавловск готовится к отпору».

Свежая уха на свежем воздухе, что может быть лучше!? Мы отдали ей должное. Татьяна поймала шесть большущих гольцов. Это было бы хорошо, если бы она не слишком увлеклась. Войдя в азарт, забывает с кем и как разговаривает, грубит старшим, забывает о еде и приличиях.

Снизу на моторке пришли несколько человек с рыбопроизводной станции. Среди них наш старый знакомый Василий Фёдорович. Судя по рыбе в лодке, идут с рыбалки. Спасибуев вскоре пришёл нас навестить. Говорит, что “учёные мужи”, как называют мичмана Воскобойникова и Вишниовского, находятся у директора станции Нины Дмитриевны и берут у неё интервью.

К 22.30 стало прохладно, и мы собираемся на ночлег, а “мученики науки” совсем отказались от нашего общества, не спешат и, видимо, ночевать не придут. Им виднее...

*18 августа 1959 г. Вторник. Никулка.* Прохладно. Ночью просыпался дважды... Встал в седьмом часу. Погода хорошая, а раньше небо чуть ли не всё было покрыто облаками. “Учёные” так и не пришли — мичманам будет материал для острот, особенно в адрес Юрия Францевича. Не знаю, чем он подал к этому повод.

Привожу себя в порядок. Развожу реактивы для проявления фотоплёнок, будем их обрабатывать. Вода здесь чистая, как слеза святой Агнессы, не то что в Камчатке — мутная с множеством механических частиц песка и ила. На небе ни облачка, воздух абсолютно неподвижен и, как ни странно, ни одного комара.

Светит солнце, над рекою — небольшие испарения, а птицы щебечут. Создается впечатление, что они пересвистываются между собою. В устье Никулки — стадо лососей, прекрасно видимое в зеркале прозрачной реченьки. Все ещё спят.

В тени свежо, а там, куда падают лучи солнца, жарко. Сначала разделся до пояса, а потом до трусов. Первым проснулся Николай Логгинович, за ним Танечка и Милочка. Разводим костёр и готовим завтрак на всех — варёные яйца и чай. Дочери очень хочется побаловаться удочкой, но мать наложила “табу” до выполнения заданных уроков по письму и арифметике.

Заблудившиеся летописцы полуострова появились в десятом часу, когда завтрак давно уже был закончен, а Мила даже постираться успела. Во искупление своей вины Воскобойников прочёл нам запись радиопередачи областных известий, переданных из центральных газет о памятнике русским землепроходцам:

*“Петропавловск-Камчатский, 17 августа, ТАСС:* В долине реки Камчатки летом 1697 г. побывал со своим отрядом казачий пятидесятник Владимир Атласов, давший первые обстоятельные и достоверные сведения — «скаска» о Камчатском полуострове, о его животном и растительном мире, о климате, о жизни коренного населения. Атласовым было также заложено первое русское селение на полуострове. В память о своём пребывании на Камчатке Атласов водрузил своеобразный памятник — высокий деревянный крест с вырезанной на нём надписью: «В 1697 году, июля 13 дня, поставил сей крест пятидесятник Владимир Атласов с товарищами 55 человек». Общественность посёлка Ключи, вблизи которого находится историческое место, вместе с моряками Петропавловского военного гарнизона решила восстановить памятник. На берегу реки Камчатки, в том месте, где в неё впадает Крестовая, воздвигнут трёхметровый, вырубленный из даурской лиственницы крест — копия прежнего, с приведённой надписью. На кресте от имени камчатской общественности сделана вторая надпись: «Восстановлен в честь русских землепроходцев, открывших Камчатку»”.

Вот уж нежданно-негаданно нашумели на всю страну. Правда, инициаторами показана общественность Ключей, но это уже деталь, к тому же не слишком существенная.

Наши все выкупались, а в 20.00 за нами тремя пришла моторка, и мы всей семьёй отправились на рыбоперерабатывающую станцию. Вымылись на славу. А потом хозяйка затащила нас к себе поить чаем и угощать вареньем. Никаких возражений и слушать не хотят. Нина Константиновна чем-то поранила лицо и всё время прячет его в платок. Она в прошлом году отдыхала на юге в моих родных местах, в доме отдыха “Небуг”. Город Туапсе и село Небуг ей очень понравились, и она их хвалит, а я не видел родного города и села уже полтора десятка лет. Попаду, наверное, тогда, когда уволят в отставку.

Пьём чай и слушаем радио. Комната освещается керосиновой лампой с радиатором, служащим батареейкой для приёмника. Передача чистая. С удовольствием прослушали музыку, а потом областные известия. Руководитель строительства Петропавловского стадиона товарищ Г. И. Герц давал интервью о том, как строилось это спортивное сооружение. Решение о его строительстве было принято в мае на собрании партийного актива города, и сооружался он методом народной стройки. Ассигнований на него не было, и отчисления сделали профсоюзные организации и предприятия города...



Стадион — крупнейшее спортивное сооружение Камчатки. Его трибуны вмещают пять тысяч зрителей. Футбольное поле уложено дёрном, есть сектора для метания копий, дисков, ядра. Оборудовано место для прыжков, городошные площадки.

Герц называет активистов стройки. Среди них комсомольцы средней школы № 14, команда парохода “Щорс”, а о флотилии он сказал так: «Моряки внесли большой вклад в сооружение стадиона. В частности, моряками выполнены многие земляные работы, они собрали ограду, участвовали в одерновании футбольного поля». Отмечает особо мичмана Скрыпника и матроса Соколова и многих других старшин, матросов и офицеров...

На катер прибыли к 23.30, сразу же устраиваемся на ночлег. Семейство моё устало и хочет спать. Приятно чистым лечь в постель на чистую простынь. Думаю, что с этим все согласятся.

*19 августа 1959 г. Среда. Река Камчатка.* Ночью, как всегда, просыпался дважды и с пользой для дела. В 06.00 проснулся окончательно, а мои ещё сладко почивают. В иллюминатор вижу, какая хорошая погода, тихая и ясная. Слышу птичий щебет, славящий рождение нового дня.

Забыл записать, что вчера дважды над нашей стоянкой пролетал вертолёт, так низко, что оба раза его сфотографировал, и, думаю, фотография получится хорошей. Летают они на лесной пожар. Дым от него был виден ещё при подходе к Никулке, но ниже неё.

Кто-то из команды ходит по верхней палубе. И мне пора вставать, нечего праздновать святого лентяя. Сегодня планирую идти, сколько сможем, вниз. Обязательно подождём и задержимся на Андреяновской косе. Рыбоводы говорят, что там есть кости мамонта, нужно поискать. Кроме того, на центральной базе Среднекамчатского леспромхоза живут те самые Бушуевы, которые нашли в Никулках знаменитую поповскую фузею, и в их семье, якобы, есть оригинальный каменный топорик...

Прохладно, над рекой лёгкий туман. Мы с Николаем Логгиновичем оказались самыми ранними птицами, поэтому разожгли костёр и поставили кипятить чай и уху. Когда всё было готово, учинили побудку. Все вместе позавтракали. Сделали генеральную приборку катера и на берегу, дабы хозяйкам не убирать после нас. На обрыве правого берега неожиданно произошёл обвал, в воду свалилось подмытое рекой большое дерево, причем едва не задело при падении Василия Фёдоровича, очищавшего поставленную сеть.

Он привёз нам в подарок рыбу. Мы поблагодарили, но не взяли. Выбрасывать жаль, а столько съесть не можем. Свою девать некуда.



Потомок В. В. Атласова — Арнольд Иванович Атласов на переправе  
через реку Камчатку. Фото В. И. Борисова, июль 2011 г.



Вид на вулкан Толбачик. Фото В. И. Борисова



Вулкан Заречный. Фото В. И. Борисова



Река Камчатка в районе села Мильково. Фото В. И. Борисова

09.15. Простились с Василием Фёдоровичем, передали большой привет всему коллективу рыбопроизводной станции, директору и получили приглашение приходить ещё. Снялись и взяли курс на Андриановскую косу, куда прибыли полчаса спустя. Валерий Иванович, как наиболее опытный следопыт, нашёл остатки бивня мамонта и другие кости. Бивень сомнений не вызывает, а остальные мослы нашим флагманским палеонтологом — Милой признаны костями коровы и, как не имеющие исторической ценности, списаны за борт.

10.15. Снялись на Центральную базу Среднекамчатского леспромхоза к Бушуевым. Над рекой по склонам берега — масса ягод черемухи, и Мила только охает да ахает. Где-то вблизи — большой лесной пожар, и дыма всё больше и больше. Вспоминаем, как вчера на катер приходила дочь Нины Дмитриевны — Света и объявила, что на ней “много мяса”, в том смысле, что она полная. Что же тогда мне говорить о себе при моём центнере веса?

12.00. Ошвартовались к буксирному катеру “Байкал”, стоящему с баржой “Быстрая” на центральной базе. Воскобойникову и Вишнеовскому дал час на розыск и разговор с Бушуевым.

Михаил Васильевич пошёл к своему знакомому капитану буксира кланчить соляр на заправку катера. Танюхе какой-то бес накусал лицо. Нос и правый глаз у неё заплыли. Мила положила ей пенициллиновую примочку, и она в 10.30 уснула, спит и сейчас.

Дымом от пожара здесь закрыто всё. Дышать тяжело, а фотографировать совсем нельзя, особенно дальний план. Возвратились наши искатели знаменитостей. Бушуевых они не встретили. Старика увезли в больницу. Получился пустой номер. Охота на фузею и каменный топорик сорвалась. Наши визитеры принесли несколько газет, и я им очень благодарен, там много интересного материала.

13.05. Снялись и стараемся скорее спуститься вниз, а то от дыма болит голова. Иногда приходится ползти на брюхе, временами прибавляем ход. Полчаса спустя прошли село Среднекамчатск. Дымность уменьшилась, а запах гари ещё чувствуется крепко. Небо в облаках, вулканов не видно. Солнце скрылось, стало прохладно. Загорать, видимо, не придётся.

13.45. Прошли посёлок Быстрая. Он находится в семидесяти километрах выше Козыревска. Численность населения — пятьсот сорок девять человек. Здесь находится лесозаготовительный пункт с ежегодным вывозом до пятидесяти тысяч кубометров леса.

В 14.05 подошли к левому берегу варить обед. Место хорошее, временами видны вулканы, когда редуют облака, и тогда мы их фотографируем. Но небо всё чаще и чаще покрывается тучами. Мила готовит обед. Ежов пошёл на охоту, а я читаю ребятам газетные статьи, посвящённые войне с Японией и участию в ней моряков Тихоокеанского флота.

В 17.20 тщательно затушили костёр и отошли для продолжения своего путешествия. Иногда чиркаем рулём о дно реки, вода в ней сильно упала. Но, в общем, обходимся без особых приключений.

19.20. Прошли селение Крапивное на левом берегу в пятидесяти двух километрах от Козыревска. В нём ведётся строительство жилых и производственных помещений для нового лесозаготовительного пункта Козыревского леспромхоза. Жителей — шестьдесят четыре человека.

19.40 Посёлок Крахча на правом берегу в сорока километрах от Козыревска. В нём находится лесозаготовительный пункт Козыревского леспромхоза, который заготавливает и доставляет к месту сплава до пятидесяти тысяч кубометров древесины в год. Жителей — семьсот восемьдесят пять человек. Начальник пункта Гормидор, секретарь парторганизации Бизин.

Стала холодно. Показалась радуга, и Мила её пытается сфотографировать на цветную плёнку. Прошли два места сплотки леса. У одного из них стоит катер Ж-1717.

В 19.50 прошли могилку с забором, окрашенным в голубой цвет.

20.45. Подошли к открытому берегу и решили здесь заночевать, уже темно. До этого пристали к лесу, но там такое количество комаров, что мы струсили и сбежали. Идёт небольшой дождь, и мы натянули брезент над кормовой частью катера. Развели костёр, а Ежов пошёл промышлять водоплавающую, но безуспешно. В этом повинны прежде всего комары. Спасаемся антикомариной жидкостью.

Пужинали, Таня съела макароны и попросила добавки, чувствует себя лучше, и опухоль проходит. Устали немного, прошли около ста пятидесяти километров. Завтра планируем пойти в Ключи. Спать улеглись в 23.00.

*20 августа 1959 г. Посёлок Ключи.* В 06.30 встал. Моё семейство ещё сладко спит, команда от них не отстаёт. Облачно, тихо. Задумался над тем, как буду добираться до Петропавловска. По моим расчётам, МПК задачу выполнил и, возможно, уже возвратился в базу.

В 07.20 на реку пал небольшой туман, а комаров налетело на берег столько, что они и святого способны из терпения вывести. Даже Ежов при неборимой страсти к охоте вынужден был отказаться выйти на озеро. Посмотрел и изрёк:

— Пускай лучше они меня здесь, на людях, заедают!

Позавтракали бутербродами с маслом и горячим чаем. Вымыли катер. Спустившийся было туман рассеялся, погода наладилась. Выглянуло солнышко.

В 09.15 снялись в Козыревск. Иногда попадаем в полосы тумана, но, в общем, идём без особых приключений. Возмущаемся засорённым фарватером, множеством топляков и севших на мель сигар сплочённого леса. Делается теплее, и мы, раздевшись до пояса, загораем, а Валерий Иванович, как лектор по истории Камчатки, проводит с нами беседу о стариной русской земле — Курильских островах. Валерий Иванович неплохой рассказчик. Пока слушали, незаметно в 10.05 подошли к Козыревску. Ошвартовались к дебаркадеру. Солнце стало горячим. Чуть-чуть просвечивают горы. Наши пошли за продуктами, духовной пищей и на почту.

Расположен посёлок на правом берегу реки Камчатки в двухстах сорока километрах от районного центра Усть-Камчатска. Здесь находится управление и центральная усадьба Козыревского леспромхоза, Кировский лесоучасток, Камчатский лесхоз, аэропорт, отделение Козыревского совхоза, рыбкооп и другие учреждения. Население 2 880 человек.

План Козыревского леспромхоза на этот год: заготовить и вывезти 235 000 кубометров леса. Техника у лесников новая: трелёвочные тракторы ТДТ-40, ТДТ-60, трелёвочные лебёдки, бензопилы “Дружба”, лесовозные машины и т. д.

В 10.40 снялись, следуем вниз по течению. Куплены: хлеб, масло, галеты. Читаем новости. Опять заметка о реставрации креста Атласова “по решению общественности Ключей”. Есть статья и о тихоокеанцах, дравшихся на других театрах, а в основном на сухопутных фронтах, отправленных туда после вероломного нападения фашистской Германии. В числе многих других отмечена и подводная лодка С-56, которой мне довелось командовать в войну. Воспитанники Тихоокеанского флота сражались на Чёрном, Балтийском и Баренцевом морях и хорошо себя показали.

12.40. Село Ушки на правом берегу, по-ительмски Ошкококуль. До весны 1959 г. здесь находилось отделение совхоза, теперь полевой стан. Дворов шестнадцать, жителей сто одиннадцать человек. Десять минут спустя проходим центральную усадьбу Козырев-

ского совхоза, тоже на правом берегу в ста восьмидесяти шести километрах от Усть-Камчатска. Совхоз организован в 1928—1929 гг. Посевная площадь этого года шестьсот семьдесят гектаров. Крупного рогатого скота триста голов. Проживают в усадьбе шестьсот пятьдесят семь человек. Директор совхоза М. Е. Горюной, секретарь парторганизации М. А. Рудковский, председатель сельского совета Л. Е. Дейнеко. С двумя первыми я познакомился на совещании передовиков сельского хозяйства в Петропавловске, а председателя сельсовета не знаю. Как ни странно, идём без всяких приключений, на мель не садимся и о топляки не бьёмся. Проходим село Красный Яр. Оно расположено на правом берегу в пятидесяти четырёх километрах от Ключей. В 1932 г. здесь был организован колхоз “Красное знамя”, который с 1954 г. преобразован в отделение Козыревского совхоза. Дворов — двадцать четыре, население восемьдесят шесть человек. Управляющий отделением В. П. Ярошенко. Место хорошее, выбрано удачно.

14.10. Проходим заброшенный, всеми покинутый посёлок Кресты, названный так в честь атласовского креста, воздвигнутого в 1697 г. В прошлом это небольшое селение, жители которого до 1930 г. занимались сельским хозяйством, охотой и рыбной ловлей. С коллективизацией посёлок потерял свое экономическое значение, жители переселились из него в Ключи и Красный Яр.

14.30. Ошвартовались там же, где стояли при установке креста “по настойчивому требованию общественности Ключей”. Володя разводит костёр, Николай Логгинович с Альбертом отправились в “джунгли” за водоплавающими. Мы с Милой ходили к атласовскому обелиску и сделали несколько фотоснимков, на чём мой фотоаппарат “скис”. А из лесу доносятся звуки нескольких выстрелов. Значит, будем с дичью. И в самом деле, охотники принесли пять уток.

В 18.15 снялись со швартов и следуем в Ключи. По пути трагит плёнки на Ключевскую группу вулканов, Харчино и Шивелуч. Движение на реке мизерное. Приключений не было, на мель не садились.

В 20.40 ошвартовались в Ключах к своему излюбленному месту рядом с “танкистами” и всяческими баржами. Сразу же послал Вишниковского связаться с Жуковым и узнать обстановку в отношении возможности с отправкой в Петропавловск. Юрий Францевич сделал это довольно быстро. Оказывается, корабль в Усть-Камчатске уже двое суток нас ждёт. Поэтому решили от похода на Еловку отказаться, а послезавтра быть на МПК-449.

Пужинали в 23.30 супом с утятинной и чаем. Завтра планируем осмотр деревообделывающего комбината, заправку катера и сходить в сплаврейд с тем, чтобы выйти пораньше в Усть-Камчатск.

*21 августа 1959 г. Пятница. Посёлок Ключи.* Проснулся, как и положено военмору, в 06.00, а вышел на палубу почти через час. Над рекой густой туман, и потому прохладно. Туман рассеивается, и теперь виден репродуктор, установленный в речном вокзале, рядом с которым мы стоим. Небо покрыто кучевыми облаками. К 08.00 проснулись все, утренняя прохлада моментально согнала с них сон и привела к столу, так как мы уже успели вскипятить чай. Потом всей кашпелой поднялись на сопку, сфотографировали открывшиеся вулканы, а затем перешли к топливному, по местному “чёрному пирсу” и по самую пробку заправились соляром.

К 10.00 подошли на старое место и собирались с Милой идти на почту, но пришёл Вишниковский и сказал, что собралось всё доковское начальство и жаждет провести нас по своему хозяйству. Пришлось в течение трёх часов ходить и осматривать “Док”, как именуют здесь лесозавод, к которому брёвна по особому каналу подгоняют с реки. Посетили мы лесопильный, два ящечных, бондарный и подсобный цех, цех заточки пил, а также сушилку и строящийся механический цех для ремонта автоматики и всего оборудования. Посетили электростанцию мощностью тысячу киловатт. При доке есть небольшая судоверфь, строящая деревянные баржи и плашкоуты, но её осмотреть не удалось, начальство и не стремилось мне её показать.

Годовая программа завода двадцать шесть миллионов рублей. В план заложено одиннадцать миллионов убытков, то есть предприятие нерентабельное. Да и трудно ожидать рентабельность от завода при таком оборудовании, а главное при такой организации труда, запущенности и расточительности. Первое, что бросается в глаза, это горы опилок и пласты их с отходами леса толщиной в два-три метра. Если поджечь, гореть будет месяцами. Начиная с биржи, куда выкатывают брёвна, и до проходной лежит печаль грязи, мусора, небрежности, запущенности и какой-то временщины.

Обводной канал с реки к лесобирже сильно засорён и обмелел, что затрудняет работу. Наблюдали за выкаткой. Она держится, в основном, на мате, и кубометр леса, протранспортированный с реки на берег, обходится государству в один рубль шестнадцать копеек. На сегодня из восьмидесяти тысяч кубометров, нужных заводу для работы на зимний период, выкачено семьдесят пять. Заброска леса осуществляется автомашинами,



автокарами, лошадьми. Узкоколейка в аварийном состоянии и требует капитального ремонта.

Объяснения даёт нам в основном старый наш знакомый Николай Иванович Вебер. По его словам, продукция завода идёт в Усть-Камчатский порт рекой, а из него по всему побережью. В этом году вывозится клёпки для тары на двести тысяч центнеров рыбы.

Выслушал довольно горячие слёзы администрации. В Усть-Камчатске строится второй — новый деревообделывающий комбинат. Работы идут медленно, толком нет ещё проектной документации, а оборудование завезено, лежит в ящиках, устаревает и ржавеет. Николай Иванович предлагает установить станки в Ключах, пока они окончательно не устарели. Тем более, что энергетической базы, и прежде всего электростанции, в Усть-Камчатске всё равно нет.

— Лучше, — говорит Вебер, — реконструировать этот завод, чем иметь их два, но неустроенных и недостроенных.

В первую очередь он просит дать оборудование для подсобных предприятий, фанерный и панельный цехи.

На мой вопрос о противопожарной безопасности главный инженер ответил:

— Никакой. Трёх пожарных машин недостаточно. Пожарного трубопровода нет. Необходимы магистральные трубы, но совнархоз их не даёт.

Впечатление о заводе больше чем неважное. Никакого сравнения с тем, что я видел в Финляндии, прежде всего в культуре производства и утилизации сырья. Создается такое впечатление, будто древесина не обрабатывается, а губится и переводится. Много мусора, отходов, помещения ветхие, запущенные. Завод должен быть реконструирован коренным образом. Нужно научиться утилизировать отходы, иметь возможность выпускать фанеру, плитку, линолеум и отделочный материал для пола. А программа минимум — вылезти из грязи, расчистить вековые залежи опилок и ликвидировать потенциальный вулкан, каковым является заводской мусор.

Так я и сказал и, нужно сказать, спорить со мною не стали, слишком это очевидно...

Юрий Францевич... ходил в контору сплаврейда и разговаривал с начальником этого уважаемого учреждения, Василием Ильичом Калатыгиным. Зона сплаврейда тянется от Усть-Камчатска до центральной усадьбы Щапинского леспромхоза. Основная задача — сплав леса по реке, перегонка плотов, обеспечение механизмами и материалами лесоучастков. Для выполнения работ сплаврейд

располагает шестнадцатью катерами постройки Костромского завода, шестью водомётными катерами с малой осадкой и береговыми лебёдками. В этом году ожидается прибытие пяти катеров типа ПС. И это вся техника. По мнению Колотыгова, чтобы расчищать фарватеры и держать реку чистой от завалов и заломов, необходимы корягоподъёмники, катера ПС и плавучие подъёмные краны. На реке Камчатке обязательно нужно организовать если не пароходство, то эксплуатационный участок, которому подчинить весь речной флот. В настоящее время плавсредства разрознены по разным организациям: сплаврейду, порту, Рыболовпотребсоюзу и другим мелким хозяйствам. Сейчас река не ограждена и не освещена, а необходимо её оборудовать для ночного плавания от устья до Козыревска, а днём — до верховьев.

Начальник сплаврейда считает нужным прекратить по реке молевой сплав и обязать лесников сплочивать лес. За лето этого года колотыговское хозяйство перевезло и сплавило двести тридцать тысяч тонн леса и двадцать тысяч других грузов. Сплочено сорок сигар, восемь доставлено в Усть-Камчатск, а тридцать две сидят на мели. Часть их могут быть спасены и сплавлены на будущий год, а большинство погибли и требуют пересплотки.

При осмотре лесодока нас, кроме Николая Ивановича Вебера, сопровождал и знакомил с заводом Георгий Павлович Боярский. Он передал нам справку о населённых пунктах Усть-Камчатского района... Согласно этой справке, посёлок Ключи по-камчатдальски назывался Кылуша... Сейчас посёлок в периоде расцвета. В нём находятся предприятия: Ключевской деревообделывающий комбинат, райпромкомбинат, сплавной рейд, отделение Козыревского совхоза, рыбокооп, трест Камчатлес, вулканологическая станция Академии наук СССР, областная санаторно-лесная школа, три школы-семилетки, одна средняя, детский дом, больница. Численность населения — 7 198 человек.

22 августа 1959 г. Суббота. Тихий океан. Проснулся точно по-военному, поэтому время вставания строго засекречено. Довольно холодно. Кто-то из наших тоже проснулся и опускает на берег трап. Мои спят, а я записываю в дневник и сочиняю стихотворение:

*Эх! Камчатка-полуостров,  
Лес, вулканы да снега.  
Покорила ты навеки  
Сердце моряка.*

Заговорило во всю свою богатырскую мощь радио, и аргонавты один за другим стали просыпаться. Небо над головою ясное, светит солнце, и погода обещает быть хорошей. Поднялись на прибрежный холм и обстреляли с него из фотоаппарата все окрестные сопки, а потом вымылись в ключевой воде. В 07.15 чай вскипел, напились и решили отдохнуть. Нас здесь больше ничего не держит, на реке туман совсем редкий и стелется по самой воде. Вулканы видно хорошо, и мы с Милой не жалеем на них ни чёрно-белой, ни цветной пленки. Всё равно путешествие идёт к концу.

08.35 прошли место на левом берегу, где раньше располагалось село Камаки. Сейчас остался лишь кустарник и возвышенности у бывших фундаментов. Юрий Францевич по установившейся на катере традиции читает свою статью “Реке Камчатке — хороший фарватер”, написанную для газеты “Камчатская правда”. Он думает снабдить её выразительными фотографиями:

“Значение реки Камчатки в экономике нашей области огромно. Река является основным путём, соединяющим побережье Тихого океана с центральными районами полуострова. По её почти шестисоткилометровому (считая только судоходную часть) пути вверх и вниз идёт основной поток самых различных грузов, особенно грузов большой емкости. Вниз по течению ежегодно сплавляются сотни тысяч кубометров леса. Только контора сплавления за навигацию 1959 г. перевезла по реке около двухсот пятидесяти тысяч тонн груза. Плодородная долина реки Камчатки — это перспективная продовольственная база, крупнейший своеобразный питомник рыбных запасов нашего края. Многие речушки, впадающие в Камчатку, являются нерестилищем для лососёвых.

И вот, учитывая всю важность реки для нашей области, становится странным то нерадивое и нехозяйственное отношение к ней тех, кто её эксплуатирует. Судовой ход реки сильно засорён топляками, «нерпами», как их здесь называют. Устья речек, впадающих в Камчатку, забиты баррикадами нагромождённого леса, на отмелях огромные завалы оставшихся после сплава брёвен: многие протоки забиты древесиной, которая, намокая, тонет и засоряет русла...”

В заключение автор делает вывод:

“После произведённых очистительных работ река Камчатка станет доступной для судов в течение всей навигации и круглосуточно. Таким образом, будет открыт путь к самым плодородным сельскохозяйственным районам. Мы уже не говорим, что очистка

реки положительно скажется и на естественном развитии лососёвых рыб — ценнейшего богатства полуострова”.

Статья, по-моему, хорошая и ставит нужные вопросы, которые следует решить. Принесет ли она пользу, не знаю, но вреда не будет. Кое-что мы ему подправили, или, вернее, советовали добавить и изменить, а вообще — молодец.

09.40. Подходим к селу Камаки — бывшему ительменскому острожку Шванолом, во главе которого в своё время стоял тойон Камак. Расположен на левом берегу в шестидесяти километрах от районного центра. В селе находится колхоз “Рыбак”, ежегодно вылавливающий три-четыре тысячи центнеров лососей в реке и карасей в озёрах. В зимнее время ловят гольца, а часть колхозников занимаются пушным промыслом. Посевная площадь пять гектаров, крупного рогатого скота девять голов. В селе тридцать два двора, сто семнадцать жителей. Председатель правления артели Соколов, председатель сельсовета Медведев.

Ошвартовались с целью посещения Архипа Ивановича Расторгуева, обещавшего поискать у односельчан старые книги. На шлюпке в село направились Воскобойников и Вишниковский. Но так как пришла идея сфотографироваться за вёслами на фоне вулкана, то это вызвало известную задержку, и наши делегаты ушли только в 10.20, а мы занялись своими делами. В основном фотографируем виды, а я урывками понемногу пишу многострадальную “Историю земли Камчатской”. Двигается она ни шатко и ни валко...

В 11.30 “представители общественности и военного командования” возвратились, вручив Расторгуеву грамоту за активное участие в сборе экспонатов для музея боевой славы. Книг он не нашёл, но подарил монету чеканки 1816 г. и два древних каменных грузика. Вообще, для музея кое-что везём: монетки 1749, 1816, 1834 и 1880 гг., два грузила, два каменных топорика, наконец стрелы, костяную навеску, два зуба мамонта и бивень.

Идём в Нижнекамчатск. По справке он расположен на левом берегу реки в тридцати двух километрах от Усть-Камчатска. В 1931 г. в селе организован рыболовецкий колхоз “Путь Ленина”. Дворов в нём сорок шесть, людей — двести девятнадцать человек, посевная площадь — семь гектаров, крупный рогатый скот — двадцать пять голов, годовая добыча рыбы — шесть-семь тысяч центнеров, главным образом, от лова в реке. Развита пушная промысел. Председатель колхоза В. П. Дерюшкин, секретарь партийной организации Я. В. Никифоров и председатель сельского совета П. Я. Портнягин.

12.00. Вошли в Большие Щёки — узкое ущелье между горами. Очень и очень красивое место. Встретили два катера с баржами и несколько рыбачьих шлюпок. Временами уменьшаем ход. Вышли из Щёк и теперь идём между горами хребта Кумроч.

В 13.30 подошли к Нижнекамчатску. На берег по музейным делам пошли наши учёные мужи, с расчётом, чтобы сегодня пораньше отсюда выйти. Мила решила приготовить хотя бы лёгкий обед, мы ей помогаем. Впрочем, моей помощи не потребовалось, и я понемногу пишу. Наши возвратились через полтора часа и принесли ряд каменных, костяных и металлических предметов.

Председатель сельсовета Портнягин прислал мне письмо, написанное так же, как говорят камчадалы: “слю” вместо шлю... и прислал две медных русских монеты 1748 г. Деньги найдены им на месте старого острога.

В 15.40 отошли от берега, предварительно пообедав варёным картофелем с маслом, яйцами всмятку и чаем с клубничным джемом. Направляемся в Хвалёнку. Раньше в этом посёлке жили корейцы, а теперь в нём расположилась база плавсредств армейцев. Сюда отвезём мичмана М. В. Коренева. Он нам во многом помог как лоцман на реке, а главное, своим обширным знакомством с речниками, что позволило нам не терпеть нужды в топливе. Написал письмо его начальнику — майору Сазонову, а самому Корневу объявил благодарность.

В 16.10 ошвартовались в Хвалёнке, чтобы высадить Михаила Васильевича. Но его катер “Ястреб”, которым он командует, находится в низовьях реки, и потому мичман решил идти до Усть-Камчатска. Через полчаса встретили “Ястреб” и пересадили его командира на борт. Тепло простились с нашим попутчиком и хорошим товарищем, а сами пошли дальше. В Усть-Камчатск не заходили, сегодня суббота, рабочее время кончилось... Направляемся в порт, где нас, наверное, поджидает МПК-449. Видим посёлок Варгановку на берегу протоки Озерной. Там находится усть-камчатский сплавейд треста «Камчатлес», аэропорт. Строится новый лесодок. Население — семьсот семьдесят семь человек. Некоторые смеются: “три семерки”. Начальник сплавейда В. В. Нижегородцев, секретарь парторганизации Б. Б. Зингерман, начальник аэропорта П. П. Серко, секретарь партийной организации Гилёв.

В 17.55 прибыли в Усть-Камчатский порт. МПК виден на внешнем рейде. Прибыл комендант товарищ Жуков, а немного позже — Владимир Николаевич Жигулин. Передаём катер временно под эгиду коменданту с задачей переправить его в Петропавловск.

Альберту с Володей объявил благодарность и дал задание, по возможности, подремонтировать катер в Хвалёнке. А пока перегружаемся в лоцманский катер. Вскоре высадишь на МПК, где нас встретил капитан-лейтенант Васильев, и в 19.00 снялись с якоря для следования в Петропавловск-Камчатский...»

#### Примечания

- <sup>1</sup> Военно-исторический музей (ВИМ), ныне городской музей воинской славы. Дневники Г. И. Щедрина. НВФ 2503. Т. 1, с. 3.
- <sup>2</sup> Там же, НВФ 2502. Т. 2, с. 1—3.
- <sup>3</sup> Там же, НВФ 2504. Т. 3, с. 1—3.
- <sup>4</sup> Там же, НВФ 2505. Т. 4, с. 1.
- <sup>5</sup> Камчатская правда. — 1959. — 25 сент.
- <sup>6</sup> *Настич Н. Е.* Добрая наследственность // Норд-Ост. Люди. Природа. История. — Петропавловск-Камчатский, 1985. — С. 13—20.
- <sup>7</sup> ВИМ НВФ 2502. Т. 2, с. 5.
- <sup>8</sup> Там же. Т. 2, с. 1.
- <sup>9</sup> *Ермаков Л. Н.* География Камчатской области. — Петропавловск-Камчатский, 1974. — С. 41—44.
- <sup>10</sup> Журналы Первой Камчатской экспедиции о путешествии от Санкт-Петербурга до Камчатки и открытии Берингова пролива. 1725—1730. — СПб., 2012. — С. 135.
- <sup>11</sup> *Борисов В. И.* Усть-Камчатский район. Из истории населённых пунктов. — Петропавловск-Камчатский, 2006. — С. 53—56.
- <sup>12</sup> Там же, с. 11—14.
- <sup>13</sup> *Борисов В. И.* Из истории населённых пунктов долины реки Камчатки // Вопросы истории Камчатки. — Вып. 4. — Петропавловск-Камчатский, 2008. — С. 221—227.
- <sup>14</sup> *Борисов В. И.* Усть-Камчатский район... — С. 18—23.
- <sup>15</sup> Там же, с. 85—97.
- <sup>16</sup> Там же, с. 62—65.
- <sup>17</sup> *Леонтьева Г. А.* Якутский казак Владимир Атласов — первоходец земли Камчатки. — М., 1997. — С. 88—89.
- <sup>18</sup> *Ефимов А. В.* Из истории великих русских географических открытий в Северном Ледовитом и Тихом океанах. XVII — первая половина XVIII в. — М., 1950. — С. 83.
- <sup>19</sup> *Громов П.* Историко-статистическое описание камчатских церквей. — Петропавловск-Камчатский, 2000. — С. 12.
- <sup>20</sup> РГИА ДВ, ф. 1, оп. 1, д. 105, л. 9об.
- <sup>21</sup> Воспоминания старожилов долины реки Камчатки. Век двадцатый / Сост. В. И. Борисов. — Петропавловск-Камчатский, 2001. — С. 134.
- <sup>22</sup> *Дитмар К.* Поездки и пребывание в Камчатке в 1851—1855 гг. — Ч. 1. — СПб., 1901. — С. 266.
- <sup>23</sup> *Маргаритов В.* Камчатка и ея обитатели. — Хабаровск, 1899. — С. 6.

- 24 Камчатская правда. — 1959. — 25 сент.  
 25 Леонтьева Г. А. Указ. соч. — С. 89—90.  
 26 Шмитд П. Ю. Зоологический отдел. Экспедиция Ф. П. Рябушинского. — М., 1916. — С. 69.  
 27 Бергман С. По дикой Камчатке. — Петропавловск-Камчатский, 2000. — С. 130.  
 28 Борисов В. И. Усть-Камчатский район... — С. 57—60.  
 29 Борисов В. И. Козыревск. — Петропавловск-Камчатский. — 2002. — С. 46.  
 30 Борисов В. И. Усть-Камчатский район... — С. 28—31.  
 31 Борисов В. И. Из истории населённых пунктов долины реки Камчатки... — С. 238—240.  
 32 Там же, с. 248—250.  
 33 Там же, с. 188—190.

**Расстояния до некоторых населённых пунктов от устья реки Камчатки по лоцманской карте 1959 г.**

Населённый пункт	Расстояние, км
Нижнекамчатск	36
Камаки	80
Ключи	125
Кресты	170
Козыревский совхоз	206
Ушки	217
Ушковский рыбовод	223
Козыревск	247
Крахча	285
Крапивная	293
Среднекамчатск	339
Долиновка	467

*В 2014 г. исполняется сто шестьдесят лет со дня героической обороны Петропавловска от англо-французской эскадры. Срок существенный, но до сего дня выявляются и вводятся в оборот всё новые и новые, ранее не известные широкой общественности, документы, рассказывающие о тех славных событиях. Недавно в городской музей воинской славы из архива Российского государственного архива Военно-Морского флота поступил «Экстракт из шканечного журнала...», ведшегося на транспорте «Двина». Документ, подвергнутый небольшой стилистической правке, подготовлен к публикации научным сотрудником музея В. И. Борисовым.*

*«Двина» — военный транспорт, построенный на Охтинской верфи, спущенный на воду 5 июня 1852 г., имевший длину 39, ширину 10 м и водоизмещение 700 т. 24 июля 1854 г. «Двина» доставила в Петропавловский порт из залива Де-Кастри две сотни солдат Сибирского линейного батальона, две двухпудовые бомбические пушки и четырнадцать орудий 36-фунтового калибра. На нём прибыл и капитан 1-го ранга А. П. Арбузов, назначенный помощником военного губернатора В. С. Завойко и капитаном над Петропавловским портом. На «Двине» также прибыл военный инженер поручик К. Мровинский, возглавивший строительство батарей в порту. Весной 1855 г. транспорт вместе с другими судами покинул Петропавловск и пришёл в Николаевск-на-Амуре, где пребывал до отправления его обратно на Балтику.*

### **ЭКСТРАКТ ИЗ ШКАНЕЧНОГО ЖУРНАЛА, ВЕДЁННОГО НА ТРАНСПОРТЕ «ДВИНА» В ПРОДОЛЖЕНИЕ КАМПАНИИ 1854 года**

*...17 августа 1854 г. В половине первого часа пополудни с Дальнего маяка подан был сигнал: «Виджу эскадру, состоящую из шести судов»; тогда в городе ударили тревогу; при тревоге на транспорте находились: командир 47-го флотского экипажа капитан 2-го ранга и кавалер Александр Васильев, унтер-офицеров — 2; нижних чинов — 59 человек, писарей штаба Петропавловского порта — 1, каптеры над портом — 1, корпуса морской артиллерии кондукторы 2-го класса — 1, фельдшер — 1.*

*В третьей четверти второго часа транспорт перетянулся и стал вдоль Кошки в кильватере фрегата «Аврора» на шпринг; якорь имел плертовой, канату сорок сажень, за которой был взят шири-*



ны с правой стороны, от левой имели носовой кабельтов, закреплённый за верп, врытый на Кошке, и кормовой стоп-анкор с кабельтовым в пять дюймов. Артиллерия, находящаяся в действии, состояла из шести восемнадцатифутовых пушек, одной коранды восьмифунтового калибра и двух фунтовых фальконетов, с левой стороны; абордажное орудие и ружья для стрелковой партии находились в готовности. Пороху на транспорте находилось в картузах по сорока выстрелов из орудия, не насыпанных в картузы (пропущено. — *Ред.*) пуд, патронов боевых ружейных (пропуск. — *Ред.*) мушкетных (пропуск. — *Ред.*) и пистолетных.

*18 августа.* В час пополудни совершено было молебствие и дарование победы над врагами. В начале пятого часа по полудню вошли в губу три фрегата большого ранга и один малого, бриг и трёхмачтовый пароход, впоследствии рассмотрели состояли английския под контр-адмиральским флагом фрегат — 1, под ординарным вымпелом фрегат — 1, пароход — 1, французский под контр-адмиральским флагом фрегат — 1, под ординарными вымпелами корвет — 1, бриг — 1. Тогда ударили тревогу и приготовились к бою. В три четверти пятого часа с батареи № 3 сделан был пушечный выстрел, на что вскоре был ответ с неприятельских судов. Сделано было до пятнадцати выстрелов ядрами бомбами, последние три перелетели через Сигнальный мыс, лопнули в воздухе, и осколки двух упали недалеко от транспорта. Как ядра наших батарей не могли достать до неприятеля, то по сигналу с батареи № 1 ударили отбой, и команде дано время отужинать.

Вечеру, по пробитии зари, дан пароль — «Бубнов».

*19 августа.* В шесть часов утра от неприятельских судов отделились три гребных судна и стали делать промер по направлению к Раковому маяку, тогда, следуя батарее № 1, ударили тревогу. Вскоре пароход снялся с якоря и стал следовать за шлюпками, пустив по направлению к батарее № 4 четыре бомбы, в половине седьмого часа с батареей № 1, 2 и 4 начали стрелять по шлюпкам, через что шлюпки стали править южнее. Батареи № 2 и 4, следуя батарее № 1, прекратили пальбу. В половине девятого часа пароход стал править к выходу в море, но в девять часов воротился. В половине десятого часа пароход стал на якорь у своих фрегатом. В два часа увидели идущий из Тарьинской губы к нам портовый бот, а в половине третьяго часа неприятельские суда послали к нему семь гребных судов, которые, взяв его, отбуксировали к своей эскадре.

Вечеру дан пароль — «Прохоров».

В продолжение дня неприятель гребными судами делал промеры вне наших пушечных выстрелов, всю ночь на неприятельской эскадре часто жгли фальшфейеры, и замечено движение гребных судов по направлению к берегу, а потому в девять часов, два с тремя четвертями часа и шесть часов, следуя батарее № 1, били тревогу и становились по пушкам.

*20 августа.* В шесть часов утра заметили на неприятельской эскадре приготовления к снятию с якоря. Тогда, следуя батарее № 1, ударили тревогу. В семь часов три фрегата снялись с якоря, и пароход стал буксировать их к батарее № 1. В девять часов они приблизились к Сигнальному мысу, тогда с батареи № 3 сделан был пушечный выстрел, за ней приняли батареи № 1, 2 и 4. По сигналу с батареи № 1 прекратили пальбу; батарея же № 4 продолжила стрелять. Вскоре неприятель стал приближаться, тогда батареи № 2 и 4 начала опять стрелять; пароход отдал буксир, фрегаты неприятеля расположились на якоря. Пароход выходил несколько раз из-за Сигнального мыса и задним ходом скрывался обратно, когда фрегат «Аврора» и от нас стреляли по нём.

Пароход бросил несколько бомб, и несколько осколков попало в баргоут транспорта и одно ядро в форштевень ниже грузовой ватерлинии. В половине десятого часа батарея № 1 сигналом дала знать: «Неприятель намерен высадить десант». В три четверти десятого часа увидели идущия с неприятельских судов три больших гребных судна с десантом по направлению к Раковой губе под прикрытием парохода. Тогда от фрегата «Аврора» сделано было до двенадцати пушечных выстрелов, но ядра фрегата не долетали в неприятеля, а потому пальбу фрегат прекратил. В десять часов десант был высажен на мыс Кислого яра, южнее батареи № 4. Тогда береговая стрелковая партия мичмана Михайлова пошла на помощь к батарее № 4, туда же отправилась и вторая стрелковая партия г. подпоручика Губарева. В три четверти одиннадцатого часа командир и прислуга с батареи № 4 отступили к стрелкам, тогда переправились в помощь к стрелкам команды с батареями № 1 и 3. С батареи № 1 перенесли гюйс на батарею № 2, а потом в город на флагшток у гаубтвахты.

Десант продолжал переправляться на берег под прикрытием парохода, который обстреливаясь в бриг бомбами и картечью, от нас и с фрегата «Аврора» палили по нём. В одиннадцать часов мы увидели ружейную пальбу, тогда командир порта потребовал от фрегата «Аврора» тридцать человек, почему и послан был мичман Фесун с унтер-офицером и тридцать человек рядовых. Неприя-

тель, заняв батарею № 4, поставил на оной французский флаг. Но сделанные нами и фрегатом «Аврора» пушечные выстрелы по батарее и идущия туда стрелки заставили неприятеля отступить. В три четверти двенадцатого часа пароход отконвоировал тринадцать шлюпок с десантом назад к своим фрегатам. В четверть первого часа стрелки фрегата «Аврора» достигли реки Поганки, но командиром порта были возвращены. В половине первого часа команде дано время обедать. В три четверти первого часа по приказанию командира порта от фрегата «Аврора» был послан г. лейтенант Анкудинов и артиллерии прапорщик г. Можайский, один кондуктор и пять рядовых для исправления батареи № 3, на которой разклепали пушки посредством заряда... В это же время шли под батареей один французский фрегат и бриг, но сделанные с батареи № 3 выстрела заставили их отойти.

В половине второго часа батарея была сдана исправлена прибывшему командиру оной лейтенанту князю Максутову 2-му, а лейтенант Анкудинов с командой возвратился на фрегат.

Канонада с неприятельской стороны по батарее № 2 продолжалась до пяти часов вечера, на которую она не переставала отвечать. В пять часов неприятель стал сбивать батарею № 3 бомбами и двухпудовыми ядрами. В шесть часов неприятель прекратил канонаду. В продолжение дня сделаны с транспорта (пропущено. — *Ред.*) пушечных выстрела.

Вечеру пароль был дан — «Город Осташков».

В ночи на неприятельских судах слышна была плотничная работа.

В полночь слышен от неприятельской эскадры греблю вёсел, почему били тревогу, но когда стихло, ударили отбой.

*21 августа.* В два часа пополуночи по приказанию командира порта с фрегата «Аврора» послан был лейтенант Скондраков со ста человек команды для переноски провианта из магазинов к озеру для закрытия, которую и переносили до шести часов утра. В десять часов по идущей с Ракового мыса на неприятельский фрегат шлюпке сделано от фрегата «Аврора» три пушечных выстрела, на что с ближайшего английского фрегата отвечали пушечным выстрелом. Ядро упало в малую Авачинскую губу около транспорта.

В половине первого часа пароход снялся с якоря, отбуксировал ближайший фрегат западнее остальных. В один час увидели идущую от французского фрегата к Сигнальному мысу шлюпку, тогда у нас и на фрегате «Аврора» проббили тревогу и отправили

туда стрелковую партию под начальством лейтенанта Анкудинова. В три четверти второго часа на пришедшей к берегу от неприятеля шлюпке находились только из числа взятых в плен 19-го числа с портового бота унтер-офицера с семейством и один рядовой с письмом к командиру порта от французского адмирала.

В шесть часов английский пароход ходил в Тарьинскую губу, откуда слышны были выстрела.

Вечеру был дан пароль — «Наносов».

*22 августа.* В половине первого часа пополуночи из цепи, сделанной между батареями № 2-й и 4-й, сделаны были три ружейных выстрела, почему на батарее № 2-й били тревогу. У нас стали по пушкам, но как это оказалось ложной тревогой, то вскоре пробили отбой. В пять часов батарея № 1-й была очищена, две бомбические пушки были разклепаны, две приготовлены к разклёпке посредством заряда... (не читается. — *Ред.*), одна по подбитому станку и заклёпке к исправлению оказалась в короткое время невозможным.

Сего числа контр-адмиральский фрегат исправлял корпус судна.

Получено объявление командира порта: «Во время боя приказанья отдаваться будут мной лично чрез инженера-поручика Муровинского, юнкера Литке, гардемарина Колокольцова, боцмана Шестакова и писаря Николая Чернова, более же ни через кого не будет отправляться словесно приказанья, а если будет послан кто-нибудь другой, то не иначе, как запискою моей руки с поименованием, кто будет послан, и эти записки сберегать. Августа 22 дня 1854 года. Подлинно подписал генерал-майор *Завойко*».

Вечеру был дан пароль — «Москва».

В полночь послан от фрегата «Аврора» для исправления батареи № 4-й прапорщик Можайский с кондуктором.

*23 августа.* В шесть часов утра прапорщик Можайский поправил на батарее № 4-й два станка, две разклепал пушки и положил оныя на станки. В одиннадцать часов эта батарея приведена была в готовность к действию. Сего часа получено приказание от командира порта посылать каждый день в семь часов вечера на гаубтвахту за паролем.

Сего дня английский пароход, накренившись на правую сторону, исправлял повреждения.

Пароль — город «Санкт-Петербург».

*24 августа.* В четыре часа утра, заметив движение неприятельского парохода, ударили тревогу и приготовились к бою. В половине седьмого часа пароход взял на буксир английский и фран-

цузский контр-адмиральский фрегат и начал буксировать их к батарее № 3. В половине восьмого часа с батареи № 3 начали стрелять по неприятельским фрегатам, на что с них было ответствовано ядрами и бомбами. В восемь часов пароход поравнялся с батареей № 3, отдал буксир английского фрегата, который стал тут на якорь в двух кабельтовых от батареи и продолжал осыпать её ядрами, кои вредили фрегатскому рангоуту и такелажу. У нас и на фрегате «Аврора» было вытравлено по двадцать сажен плехтового канату, и швартов слева подтянули ближе к Кошке, так что ядра начали лопаться мимо в саженях в пяти. Другой же фрегат пароход отбуксировал к батарее № 7. В четверть девятого часа командир порта потребовал от фрегата «Аврора» на озеро абордажную партию. Вскоре у командира батареи № 3 лейтенанта князя МаксUTOва оторвало руку неприятельским ядром, почему был отнесён в госпиталь, а на место был послан с фрегата мичман Фесун и в помощь к нему боцман Суворцов; но батарея, как неприятельскими ядрами уже была приведена в неспособность действовать, то убрали с ней порох, и прислуга отправилась в стрелковую партию, и в половине девятого часа командир порта потребовал с фрегата стрелковую партию. В девять часов услышали ружейную пальбу на озере. В четверть десятого часа с батареи № 2 послана была в город партия под начальством гардемарина Давыдова.

В десять часов заметили неприятельских стрелков на вершине Никольской горы, тогда с фрегата «Аврора» послали абордажную партию под начальством лейтенанта Пилкина с унтер-офицером и рядовых тридцать человек, которых он повёл на гребень горы. В одиннадцать часов французский бриг подошёл к батарее № 3 и впереди фрегата «Президент» стал на якорь. В то же время неприятельский десант уже отступил и в беспорядке бросался в шлюпки и переправлялся на пароход. В три четверти двенадцатого часа пароход взял на буксир контр-адмиральский фрегат и повёл по направлению к Тарьинской губе, а гребные суда с десантом следовали за ним, некоторые на буксире, а другие на веслах; между тем, стоящая против нас английский контр-адмиральский фрегат и французский бриг обстреливали берег. В двенадцать часов фрегат и бриг снялись с якоря, прекратили канонаду, пошли по направлению к Тарьинской губе.

По отходе неприятеля у нас пробили отбой, повреждений в судне за исключением нескольких пуль, проявивших в борт судна, не было никаких. Пароль был отдан — «Бородино».



нашлись среди отряженности, употребивши Батарей №3, кото-  
рая к рождению была приведена в распоряжение.

### 25 Августа

В Аргонавте сего отряда употребивши на рождение в распоряжение  
позиции, Галицкий отряд Народега, который ходил в распоряжение  
позже вступил иная набухнула, при багрянах, поворачиваясь в  
обратном; наудача употребивши сего отряда, употребивши  
в распоряжение, рождение употребивши.

Народега был отряд Народега.

### 26 Августа

В Аргонавте употребивши из Оксидра. по пути употребивши  
позже в распоряжение употребивши сего. В Аргонавте 8<sup>22</sup> часа употребивши  
были употребивши сего употребивши сего употребивши сего. —

Народега был отряд Народега.

### 27 Августа

В Аргонавте употребивши сего употребивши сего употребивши сего употребивши сего  
и в Аргонавте употребивши сего употребивши сего употребивши сего употребивши сего  
супруги употребивши сего употребивши сего употребивши сего употребивши сего

Народега был отряд Народега

Батарей №1 на Сивильском мосту

— №2 на Кошачьей

— №3 на Народега

— №4 на Красном мосту

— №5 на мосту близ Озера

— №6 на мосту близ Озера

Генерал-майор Александр Сивильский

В продолжение ночи люди с транспорта исправляли батарею № 3, которая к рассвету была приведена в исправность.

*25 августа.* В продолжение сих суток неприятель находился в прежней позиции, за исключением парохода, который ходил в Тарьинскую бухту, имея на буксире три барказа, по-видимому, с убитыми; на судах неприятельских производились исправления в корпусах, рангоуте и такелаже.

Пароль был отдан — «Аврора».

*26 августа.* В ночи пароход возвратился к эскадре. Поутру неприятель поднял в ростры большие гребные суда. В исходе восьмого часа изрубили портовой бот, отпущен был пустой по ветру.

Пароль был отдан — «Наварин».

*27 августа.* В половине восьмого часа неприятельские суда стали сниматься с якоря и в девять часов скрылись из Авачинской губы. В одиннадцать часов у нас служили благодарственный молебен за победу.

Пароль был отдан — «Город Киев».

Батарея № 1-й на Сигнальном мысу.

Батарея № 2-й на Кошке.

Батарея № 3-й на Перешейке.

Батарея № 4-й на Красном Яру.

Батарея № 6-й на ручье близ озера.

Батарея № 7-й за Никольской горой на Кошке.

Капитан 2-го ранга *Васильев.*



## О ВРЕМЕНИ О И СЕБЕ

### МЕСТО РОЖДЕНИЯ: ОХОТСКОЕ МОРЕ

В конце июля 2013 г. на электронный адрес редактора из крупнейшего канадского города Торонто пришло необычное письмо. Его автор Галина Ивановна Овсяк сообщала о том, что она родилась во время плавания её семьи на пароходе морского транспортного флота Акционерного Камчатского общества (АКОФлота) «Орочон» и просила сообщить ей сведения об этом судне и, по возможности, выслать его изображения.

В середине 1930-х гг. на Камчатку и охотское побережье морем (тогда флот был основным видом транспорта, привычные сейчас нам самолёты широко освоили воздушные дороги к отдалённым северо-восточным окраинам России гораздо позже) ежегодно перевозилось большое количество людей: переселенцев, завербованных на рыбные и другие промыслы сезонных рабочих, а также и гулаговских узников. Обратно следовали отпускники, командированные, отработавшие свой срок «сезонники», освобождённые «зеки», реже местные жители, коим нужно было попасть на «материк».

Эти плавания зачастую длились долго: пароходы заходили во многие пункты протяжённого побережья, передавая и принимая людей и грузы. Бывало, что непогода надолго останавливала грузовые операции, обрывая связь с берегом, вынуждая многочисленное «население» судов, размещённое большей частью в твиндеках, и меньшей — в относительно оборудованных пассажирских каютах, долго ждать «с моря погоды» в самом прямом смысле. Да и сами пароходы, жёгшие в своих котлах низкокалорийный уголь, были крайне тихоходными, нередко двигались со скоростью пять-семь узлов и не всегда «выгробали» против мощного течения, усилившегося встречными штормами. Поэтому такие плавания могли затянуться на две-три недели, а то и на месяц.

Во время столь длительного нахождения на судне среди его многочисленных обитателей случалось всякое. Люди болели, умирали, на свет появлялись младенцы. Это известно, но вот чтобы откликнулся человек, местом рождения которого стало море, — такого ещё не было. Моряки «Орочона», узнавшие об этом великом чуде природы, да ещё совпавшим с окончанием бушевавшего шторма, восприняли его как доброе предзнаменование и предложили

родителям назвать появившуюся на свет девочку Тайфуньей. Это было вполне в духе времени. Напомним, что в тридцатые годы шло активное освоение ранее нехоженых приполярных и дальневосточных вод. Немногим ранее в одном из тяжёлых арктических плаваний тоже родилась девочка, которую в честь места появления на свет — Карское море — назвали Кариной. Об этом событии тогда узнала вся страна.

Родители Галины Ивановны — отец Иван Спиридонович Матов, 1900 г. р., и мама Пелагея Егоровна Матова, 1904 г. р., — завербовались на рыбные промыслы. В 1933 г. они вместе со старшей дочерью Верой отплыли из Владивостока на пароходе «Охотск» в одноимённый посёлок — Охотск. Собирались на год, но место понравилось, и решили они остаться здесь и на следующий сезон, то есть пробыли в Охотске в общей сложности два года с зимовкой. Поздней осенью 1935 г. с последним рейсом «Орочона» семья, ожидавшая скорого пополнения, возвращалась на материк. И вот в сильный шторм в проливе Лаперуза 5 декабря и родилась Тайфунья — Галина.

Галина Ивановна связана с нашим полуостровом не только фактом появления на свет на камчатском судне. Её муж — Александр Георгиевич Овсюк — представитель старинного камчатского рода Машихиных. В сложные для нашей страны годы ему пришлось переменить фамилию на девичью материнскую. Его дед с семьёй ещё до революции перебрался на Сахалин, а отец — Георгий Машихин — был женат на Анастасии Ивановне Овсюк. В начале тридцатых годов отца арестовали. Друзья семьи посоветовали Анастасии Ивановне срочно сменить фамилию и уехать во Владивосток, что она и сделала. Как сложилась дальнейшая судьба отца мужа, семья не знает до сих пор. Неизвестно, где он пребывал в заключении, где находится его могила.

А. Г. Овсюк родился в Петропавловске-Камчатском 14 октября 1921 г., там же через пять лет появилась на свет и его сестра Нина Георгиевна. Он окончил школу-десятилетку, после начала Великой Отечественной войны добровольцем ушёл на фронт. Воевал в сибирских частях, первый бой принял под Москвой. Позже окончил военно-педагогическое училище, служил в Тамбовском и Киевском суворовских училищах, получил звание подполковника.

История рождения Галины Ивановны давно стала семейным преданием, известным уже и самому юному поколению. Она рассказывает: «Моей правнучке Софии шесть лет. Когда её мама

(моя старшая внучка Богдана) рассказала и показала фото парохода, на котором я родилась, она среагировала так:

— Мама, а Галя не могла утонуть? (она называет меня по имени, живут они в Германии).

— Не могла, потому что пароход был очень большой.

— Мама, я нарисую Гале большой пароход с трубой и pošлю по скайпу, — и просила подробно ей рассказать, какой высоты были волны, и плакала ли я...»

Сейчас Галина Ивановна, доктор технических наук, профессор, специалист в области технологии металлов, пребывает на заслуженном отдыхе, отдаёт себя детям, внукам и уже правнукам. А в часы досуга занимается литературным трудом и увлекается японской вышивкой. На одной из своих картин — морском пейзаже — поместила вдаль на горизонте предположительное изображение места своего рождения — камчатского парохода «Орочон», о котором долгие годы не могла найти никаких сведений...

Опираясь на рассказы старшей сестры Веры и воспоминания мамы, она написала небольшой рассказ «Станция рождения», который мы и предлагаем вашему вниманию.

Г. И. МАТОВА

## СТАНЦИЯ РОЖДЕНИЯ

Глубокая декабрьская ночь. Тихий океан взбешён. Грохот, завывание пенистых гигантских волн. Жалобно стонет пароход, словно его избивают до смерти. Два дня и две ночи бушует стихия, не хочет отпускать пленников из своих объятий. Они держат путь из порта Охотск во Владивосток.

Пароход «Орочон» взлетает на гребнях чёрно-свинцовых вздыбившихся волн, как бумажный кораблик, и падает в их объятия. Мама в медицинской каюте. Она страдает от морской качки в мучительных родовых схватках, забыв, что на палубе идёт жестокое сражение с леденящей душу стихией, борьба за выживание человека и парохода. Все её мысли, и вся её сила слились в исконное женское желание — помочь ребёнку выйти на свет Божий.

Жгучие холодные волны играючи перескакивают через палубу, оставляя за собой обледенелые тросы и рубку, превращая пароход в сосульку. Нужно спасти его от обледенения. Отец, матросы и все мужчины, плывущие на пароходе на Большую землю, который час с суровыми лицами, не чувствуя усталости, сражаются

с коварным обледенением и неумолимым тайфуном. Все они на палубе, привязанные тросами, с топорами и кирками. Люди сами превращаются в чёрные сосульки, но продолжают борьбу с жестокой стихией.

На третьи сутки море внезапно успокоилось, и яркие лучи декабрьского солнца залили палубу, отражаясь, словно в начищенном серебре, в тонком ледяном покрове, оставшемся на палубе. Стало тихо в океане Тихом. Свинцовые волны, огрызаясь, отступают от борта.

И вдруг эту долгожданную тишину пронзило звонкое: «Ау-ау-уу!» Небесные силы успокоили морскую стихию, давая возможность появиться на свет новому человеку. Родилась девочка!!! Невероятная новость разлетелась по всему пароходу.

Пассажиры и экипаж в ликующем возбуждении от победы над морской стихией и доброго предзнаменования — рождения ребёнка. Первые поздравления получил отец. Его качали на руках мужики, уставшие, изможденные нелёгкой работой. Не так уж часто рождаются дети в бушующем океане! А тут чернявая девочка!

Бурные коллективные обсуждения. Какое имя дать ребёнку?

— Тайфунья родилась!!! — кричали матросы, ещё не успевшие стянуть с себя мокрые обледенелые робы.

Отец не скрывал радости, что родилась девочка. И в душевном порыве, не раздумывая, согласился назвать малышку Тайфуньей, ведь она смело боролась в утробе матери с морским тайфуном и с радостью, здоровенькая и весёлая вышла в свободное пространство бытия. Судьба преподнесла ей первый урок — сражение за собственную жизнь. А впереди её жизненный путь будет усеян преградами.

Капитан парохода поздравил отца, маму, сестру, вручил памятный подарок — небольшую деревянную шкатулку с компасом:

— Иван Спиридонович, команда парохода «Орочон» поздравляет вашу семью с рождением черноглазой морской дивы. Пусть этот компас указывает ей верную дорогу в жизненной стихии, чтоб не сбиться с пути.

По такому случаю устроили грандиозный праздничный ужин для всех пассажиров. Пили, ели, пели от двойной радости: победой над морской стихией и рождением ребёнка.

...У отца на пароходе появился друг Петя — молодой, лет тридцати, энергичный и словоохотливый. Они вместе работали на пароходе как вольнонаемные, пока плыли во Владивосток. Вместе проводили и свободное время. Своей семьи у Пети не

было, и он так сдружился с отцом и мамой, что словно стал членом нашей. Заботился о маме, беременной на последнем месяце, радовался моему рождению и настойчиво предлагал назвать меня Тайфуньей, присоединившись к предложению пассажиров и команды парохода.

Но после долгих споров родители пришли к противоположному имени. И назвали меня Галиной, от греческого слова «тишина». Жизнь же показала, что это имя не отвечает своему исконному значению — «тишина». И сегодня, глядя на пройденный путь длиной в двадцать семь тысяч дней, я чувствую справедливость своего неназванного имени. Жизнь моя — тайфун неутихающий...

Но это потом. А пока пароход «Орочон» входил в бухту, на берегах которой раскинулся город Петропавловск-Камчатский. В это время здесь жил мой будущий муж, а я из каюты посылала на побережье первые «Ау!»

Прошло несколько месяцев, и пароход прибыл в порт Владивосток. Впереди нам ещё предстояла длинная дорога: по сибирской железной дороге, через Уральский хребет, пересекая границу, где начинается Европа, путь лежал в Куйбышев, нынешнюю Самару. Россия-матушка — великая страна! Два месяца прошли в ожидании билета в товарный вагон. Наконец родители приобрели его, и мы поехали...

В товарном вагоне, в народе их называли «телячьими», ехали семьи с детьми — «переселенцы». Мужики смастерили нары. Все наши пожитки были упакованы в фанерный ящик, стоявший посреди вагона и заменявший собою обеденный стол.

На одной из стоянок, на станции Чита, отец побежал с чайником за кипятком. Мама много ночей не спала, боялась, чтобы не украли наш ящик с нажитым добром. А тут вдруг заснула с малюткой на руках, укутавшись чёрным плюшевым пальто. Состав тронулся раньше времени, отец едва не отстал от него, с трудом успел прицепиться к чужому вагону. Пролёты между остановками состава были велики. Когда ему удалось добраться до своего вагона, первое, что он увидел, — простор посреди вагона: ящик-стол бесследно исчез вместе с нашими пожитками, а вместе с ним — и «друг» Петя. Как позже узнали, пока состав стоял на станции Чита, Петя выкинул ящик через противоположную дверь вагона и сам был таков...

Родители остались в том, что было на них. Но главное — все живы, а на руках — самый дорогой маленький человечек, которого

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ВНЕШНИХ ДЕЛ СССР  
 ОТДЕЛ АКТОВ ГРАЖДАНСКОГО СОСТОЯНИЯ

СВИДЕТЕЛЬСТВО О РОЖДЕНИИ

№ 24546

Гр. *Матова* (фамилия)

*Татьяна Ивановна* (имя и отчество)

родился (лась) *5/III-1936 г. в г. Ленинград*

*в семье родителей: Матова Иван Иванович*  
(фамилия и имя отца) (фамилия и отчество матери)

о чем в книге записей актов гражданского состояния о рождении за 1936 год

в *9* числа *мая* месяца произведена соответствующая запись *5/III-1936*

Родители { Отец *Матов Иван Иванович* (фамилия, имя и отчество)

Мать *Матова Анна Ивановна* (фамилия, имя и отчество)

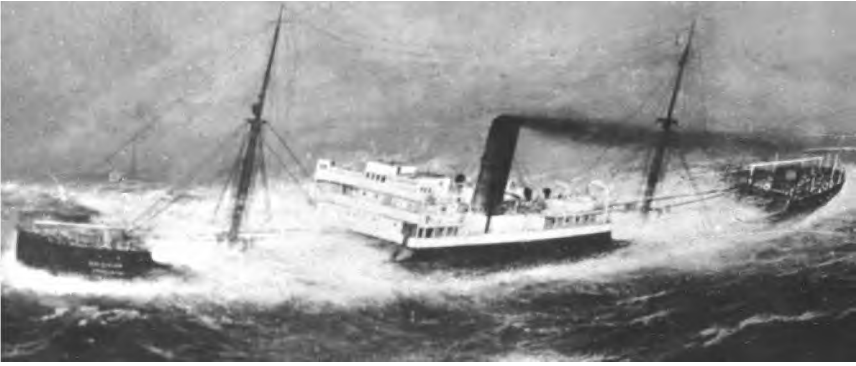
Место рождения ребенка { город, район *Ленинград* республика, край *Ленинградская* область *Лен. обл.*

Место регистрации *Ленинградская область, Ленинградский район*

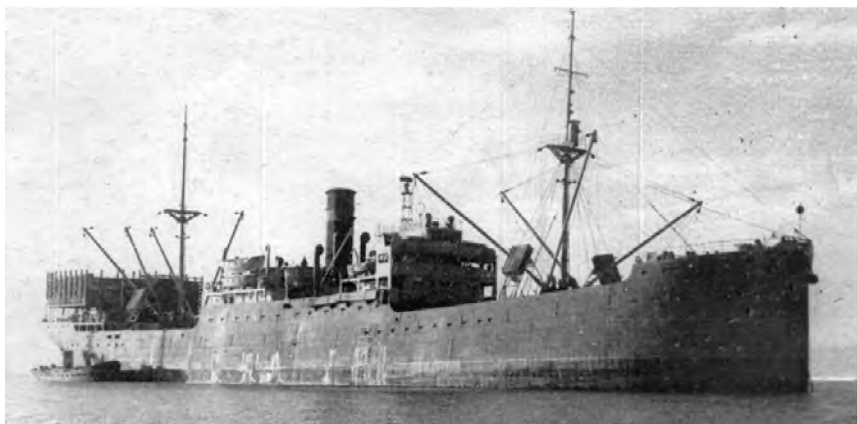


Завед. бюро ЗАГС *Валентин*

Свидетельство о рождении Г. И. Овсюк (Матовой) из её личного архива



Пароход «Орочон». Фрагмент картины бывшего матроса судна В. Колобова



Пароход АКОфлота — Камчатрыбфлота «Орочон» в 1950-х г.



Пассажиры-переселенцы на палубе грузового судна, 1940 г.

надо беречь от всех напастей и болезней. Эшелон продолжил свой путь под гулкой аккомпанемент паровоза.

В мае тридцать шестого наша семья прибыла в Куйбышев. Там и зарегистрировали родители моё рождение. В полученном ими свидетельстве узаконено его место — «пароход Орочон», Дальневосточный край, РСФСР. Такая запись проходила всю жизнь в моих паспортах и документах... Как пелось в песне: «Мой адрес не дом и не улица, мой адрес — Советский Союз...»

Киев, ноябрь 2005 г.

Этот рассказ — не единственное произведение, посвящённое столь необычному событию, как рождение ребёнка в ревущем штормовом море. Вполне естественно, что оно всегда вызывало интерес у узнававших об этом людей, а уж у людей творческих — в особенности. А вот и результат его осмысления: стихотворение «Тайфунья», написанное подругой Галины Ивановны — Верой Васильевной Гречко по случаю семидесятилетия виновницы торжества. Между прочим, Вера Васильевна тоже когда-то жила на Камчатке: здесь её муж — Анатолий Александрович Гречко — служил лётчиком, охранял воздушное пространство страны над Тихим океаном. В семидесятых годах он ушёл не пенсию, перебрался с семьёй в Киев, занимал там руководящую должность в аэропорту «Борисполь». Здесь, на рабочем месте, в 1992 г. его и «догнал» инфаркт. В. В. Гречко писала прекрасные стихи, выпустила книгу, посвящённую жизни на Камчатке.

### Тайфунья

*Тайфун разбушевался не на шутку,  
Клокочет, не видать ни зги.  
Остановить его хоть на минутку,  
Святая Матерь Божья, помоги!  
Корабль сражается с пучиной гневной,  
У мамы с уст срываются слова:  
«Ты успокойся, злой и ненастный Демон.  
Я в женском выборе своём права...  
Я прямо здесь, сейчас, в твоей стихии  
Должна ребёнка миру подарить.  
Как выдержать судьбы перипетии?  
Кого просить? Молить? Кого судить?  
Дай силу мне, о Боже милосердный!*



*Прощенья дай, я выстоять должна!  
Я сильной буду, буду я усердной.  
Терпенья чашу выпью всю до дна».  
Шумит, гремит, сверкает и грохочет  
Тайфун-палач в неистовстве своём.  
Как щепку, раздавить корабль он хочет,  
И, кажется, все силы в нём одном.  
Морозный ветер воет в диком скерцо,  
Обледененье жуткое вокруг.  
Обледенел корабль, замерзло сердце.  
Неужто здесь замкнется жизни круг?  
Но вот среди неистовой шумихи  
Раздался громкий и настырный крик.  
И стало тихо в океане Тихом.  
Для мамы наступил блаженства миг.  
То девочка, чернявая крикунья,  
Сумела успокоить дикий шквал.  
И нарекла судьба её «Тайфуньей»,  
А океан отцом ей крестным стал.*

А вот ещё один герой рассказа — пароход АКОфлота «Орочон». Он был приобретён советской внешнеторговой организацией «Амторг» для АКО весной 1930 г. На момент приобретения судно пребывало в порту Филадельфия и после восьмилетнего отстоя требовало значительного восстановительного ремонта. 23 апреля пароход прибуksировали в порт Балтимора. Советская команда выехала за ним из Владивостока. Вначале по железной дороге она добралась до Ленинграда. Оттуда моряки проследовали в Ригу, затем в Гамбург, Лондон, Нью-Йорк и, наконец, прибыли в Балти-мору. После ремонта, проводившегося при участии команды, судно отправилось в СССР через Панамский канал. Вначале оно посетило Усть-Камчатск, затем двинулось в Петропавловск. Получается, что его экипаж объехал весь мир.

В Петропавловск «Орочон» пришёл в августе 1930 г. 27-го числа газета «Полярная звезда» сообщила, что команды прибывших из США пароходов «Орочон» и «Ительмен» купили на собственный заработок трактор «новейшей системы» («Фордзон») и передают его красноармейскому колхозу «Имени XVI партсъезда», что раскинулся близ селения Хутор (ныне входит в черту современного г. Елизово) в «знак смывчки рабочих с крестьянами». Делегация от обеих команд намеревалась на днях посетить колхоз «с целью

ознакомления с работой». Их подарок — трактор — не только трудился на полях, но и использовался как привод лесопилки.

«Орочон» и его собрат «Ительмен» имели грузоподъёмность более пяти тысяч тонн, в их вместительных трюмах могли расположиться свыше тысячи человек. В течение многих лет эти *самые большие пароходы АКОфлота* перевозили грузы для рыбной промышленности и пассажиров — рабочих рыбокомбинатов, переселенцев, переезжавших на Камчатку на постоянное место жительства. В годы Великой Отечественной войны пароходы выполняли рейсы в США, откуда везли в СССР грузы, поставляемые как союзническая помощь.

После войны пароходы по-прежнему возили на Камчатку снабжение и людей, а к концу 1950-х гг. они превратились в плавучие рыбообрабатывающие базы. В этот период камчатский траловый флот активно пополнялся среднетоннажными дизельными промысловыми судами. Организация оперативной сдачи уловов и увеличение времени траулеров, которое они проводили на лове, требовали роста численности приёмно-перерабатывающего флота. В его состав вошёл и старый тихоходный «Орочон», который уже не мог конкурировать на морских дорогах с современными транспортом.

5 августа 1967 г. Камчатрыбфлот вместе со всей морской общественностью полуострова отмечал юбилей заслуженного судна. Стальной ветеран украсился флагами расцветивания и алым транспарантом с надписью «Орочону — 50 лет». На нём состоялось торжественное собрание, во время которого моряки принимали поздравления от городских организаций. В июле 1969 г. «Орочон» готовился отправиться в своё последнее плавание, после которого был разрезан на металл. Вскоре на Камчатку пришёл второй «Орочон» — современная плавучая рыбообрабатывающая база проекта В-69.

М. Б. КИЛЕ

## МОИ ЗЕМЛЯКИ

### Анатолий Прокопьевич Беккеров

Недавно на Камчатку из далёкой Кабардино-Балкарии приезжал мой земляк — Анатолий Прокопьевич Беккеров. В 1965 г. он с женой уехал в город Нальчик, а в предыдущий раз побывал на родине в 1990-м. Мне довелось встретиться с ним перед самым его отъездом обратно на Кавказ. И вот что он рассказал о себе и о той жизни, что некогда текла в камчатской глубинке.

Анатолий родился 14 января 1936 г. в селе Белоголовом, что в Тигильском районе. Белоголовое — небольшое ительменское селение на одноимённой реке, в нескольких десятках километров южнее села Хайрюзово. Его мама Ульяна Ивановна Шемаева была обычной рабочей, отец — Прокопий Полуэктович Беккеров окончил Институт народов Севера в Ленинграде, работал учителем вначале в белоголовской, в затем в хайрюзовской школе.

Анатолию было три годика, когда его семья переехала в самое крупное в то время ительменское село Хайрюзово. Там они прожили совсем недолго, пока не случилась с его отцом беда. В один из дней 1939 г. он со своим приятелем Виктором Ласточкиным отправился охотиться на гусей. Ружьё было заряжено, отец неудачно передёрнул его, оно выстрелило и сильно ранило ему плечо. Срочно пришлось без добычи возвращаться назад на собачьей упряжке. Помочь ему не сумели (в те годы медицинского обслуживания как такового не было), остановить кровотечение не смогли, и отец погиб от потери крови.

После этого несчастья вдова Ульяна Ивановна с детьми переехала в селение Утхолок: здесь жили её родственники и родня погибшего мужа. Почти в это же время там появился Гавриил Петрович Данилов, за которого она позже выйдет замуж и проживёт с ним всю жизнь, а Анатолий станет называть его отцом.

Самыми яркими моментами из жизни в Утхолоке, которые с детства остались в его памяти, были те, когда его с собой брал Семён Петрович Суздалов. Всюду, куда тот ни отправлялся, его сопровождал совсем ещё юный Анатолий. Скажет, бывало, Семён Петрович маме: «Возьму Толика», а она ему в ответ: «Да, забирай». Где они только не побывали! Объездили все родные места, повидали все их красоты. То за нерпами отправятся на берег

Охотского моря, что в тридцати километрах от Утхолока (именно близ устья реки Утхолок находились одни из самых крупных лёжек морского зверя на западном побережье Камчатки), то поедут собирать яйца кайр или чаек, то на охоту или рыбалку соберутся. Ездили, в основном, на собачьих упряжках да верхом на лошадях. Бывало, наберут по четыре ящика яиц, погрузят на лошадь и потихонечку ведут её шагом, лишь бы не разбить. Яиц всегда много было, а сдавали их в колхоз «Победа». В нём тогда председателем являлся родной дядя Анатолия Пётр Полуэктович Беккеров.

Иногда летом, уже подростка, Анатолия отправляли на рыбалку, что в десяти километрах ниже Утхолока, если идёшь по суше, а если по реке, то ближе. Обычно рыбачили пацаны и старики. Готовили балык, юколу, икру. Хвосты, рыбы кости тоже шли в дело, ничего не выкидывали. Повесят, а потом только перевешивают их да переворачивают, чтобы сушилось быстрее да лучше. Балаганы стояли прямо там, где рыбачили. Они всё время были забиты рыбой, ведь её всегда много было: кета, семга, кижуч, горбуша. Ловили её аккуратно: если в забор попадалось много, то мешок открывали и отпускали рыбу в речку. На суше её никогда не бросали. Себе брали столько, сколько нужно. Ту рыбу, которая уже не плавала, сразу в «кислую» яму кидали: так заготавливали корм собакам на зиму.

Бывало, что Анатолия и других парнишек рыбачить не звали. Так они сами пойдут, поймают несколько рыбин, отрежут головки, тут же съедят их, а тело распластает и несут его домой. А всю молодёжь посылали на сенокос. Тогда в колхозах только за «трудодни» работали. В конце года за них получали «натурой»: юколу, картошку, капусту. Денег платили немного.

Весной взрослых утхолокских рыбаков отправляли на реку Ковран рыбачить корюшку. Её там водилось очень много, а ловили только запорами, ловушками, сделанными из тальника, сеток не было. Поставят мужики забор, мешок набьётся, вытачат его, не успеют обратно поставить, как он опять полный. Корюшка раньше аж до Верхнего Коврана доходила. Добывали её, сколько надо, полностью набивали балаганы. А зимой сушёную отправляли на собачках в Утхолок. Там и раздавали её местному населению за «трудодни».

Зимой Анатолий учился, а на каникулах охотился, ставил петли на зверьков или возил на собачках до Тигиля пассажиров. По три рубля каюры с километра брали, а деньги тогда дорогие были. В Тигиль съездил, пассажира отвёз, триста рублей зарабо-

тал. Обрато ещё кого прихватил — снова столько же получил. Зимой, как начинались каникулы, отец говорил Толику: «Ну, давай, пассажиров вези». Однажды тот, будучи всего лишь учеником четвёртого класса, не побоялся и повёз аж до самой Воямполки, до которой было почти двести километров, геологоразведочную экспедицию. Связал две нарты, запряг шестнадцать собак. Отец перед длинной дорогой наказал, чтобы доставил геологов только до Тигиля, но Анатолий сделал по-своему. Когда за двое суток добрались до Тигиля, мужики, которых он вёз, уговорили его добросить их до Воямполки. Ещё двое суток они ехали до дальнего корякского села. На обратном пути вёз учительницу из Напаны. В ту поездку он заработал более шестисот рублей.

Однажды Анатолию повезло: за один день с товарищем они поймали восемьдесят соболей: зверьки в это время возле утхолокских мест делали переход. Давно это было. Ещё Анатолий Прокопьевич рассказывал, что охотникам выдавали специальные клетки, чтобы те соболей живьём ловили и в них запирали. Живой соболь ценился дорого, за него платили триста рублей. Зверька заманивали в сеть, чтобы не поранить, а потом отвозили куда-то на материк для разведения.

Хорошо запомнилось Анатолию, как в Утхолоке умели отдыхать — играли на гармошках, балалайках, баянах и гитарах. У ительменов раньше бубнов не было. Бубен — это корякский инструмент, делали его из оленьей шкуры. Бывало, что Анатолий приезжал в корякский табун за мясом. Зайдёт в юрту, смотрит: возле входа шкуры лежат. Спросит, для чего шкура, а женщины-мастерицы в ответ: «Бубен делать». Иногда видел, как это происходит. Сначала мастерицы свертывали и замачивали шкуру, то есть «квасили» её. По прошествии некоторого времени шерсть сходила сама, оставалась одна гладкая кожа. Её разглаживали, а потом хорошенько натягивали на заранее приготовленный круг. Так и получался настоящий корякский бубен.

Когда шили торбаса, то шкуру вначале стригли, потом обделывали — скоблили специальным каменным скребком. После этого шкура становилась мягкой. Ниток в то время не было, поэтому заготовки сшивали животной жилкой. Затем все швы промазывали жиром. Ходили в торбасах не только по суше, но и по воде, а они не промокали. Мама Анатолия, Ульяна Ивановна, зимой не успевала их детям шить, другой обуви ведь тогда не было. Все ходили только в торбасишках. Подошву делали из нерпичьей шкуры. Одну мама шила ворсом вперёд, а другую — назад.

И выходило так, что одна нога ехала по снегу вперед, а другая — тормозила. Хватало торбасов на неделю: ребяшня часто протира- ла их, катаясь с горки, да вдобавок мочила. Как-то Анатолию подарили американские ботинки и шапочку, служили они до пол- ного износа. Летом же все дети бегали босиком. От этого кожа на ступнях всё время была твёрдая, мама размягчала её, отмачивая в воде. На рыбалках тоже никакой обуви не носили, а из одежды — одни штаны да рубахи из мешковины. Ситец или какой другой материал были редкостью. В многодетных семьях бывало так, что кто-нибудь из детей сходит в школу, придёт домой, снимет одеж- ду и отдаёт брату. Тот одевается и бежит обратно.

Чуть-чуть повзрослев, Анатолий вступил в колхоз «Победа». Как и многие другие мужчины, зимой сдавал туда охотничью добычу: зайцев, горностаев, соболей и других зверьков, летом работал на рыбалке. Районная газета «Знамя Ленина» однажды напечатала про него заметку, указав, что за один день он сдал двадцать зайцев, горностаев и выдру.

Так прожил он в Утхолоке до 1953 г., потом два года учился в Палане на агронома, а в 1955 г. был призван в армию. Случи- лось это, когда возвращался домой из Паланы: доехал до Тигиля, там посадили на баржу и увезли на пароходе на Сахалин. Про- был на острове два года. Вернулся со службы в сентябре 1957 г. К этому времени большинство его земляков, живших в Утхолоке, уже переехало в Ковран. Тогда это селение называли «Чаечное», скорее всего, из-за того, что на скалах у реки было очень много чайных гнёзд. Но вскоре ребяшня быстро разорила их, и чайки перестали прилетать во множестве. Вскоре село переименовали в Ковран.

Ульяна Ивановна и Гавриил Петрович уже жили здесь со всеми детьми: дочерьми Ольгой, Зинаидой, сыновьями Алексан- дром, Сергеем, Петром, Алексеем и Василием. Поселилась эта большая семья напротив тоже многодетного семейства Иосифа Петровича Суздадова.

В том же 1957 г. в Ковран с Кавказа приехала будущая жена Анатолия — Валентина Михайловна. Работала она медицинской сестрой. Поженились молодые в 1958 г. в Ковране, а их брак зарегистрировала Лариса Степановна Запороцкая, которая до сих пор живёт в родном Ковране.

Позже Анатолий учился на капитана-двухсоттонника. Работал в отделении рыболовецкого колхоза «Красный Октябрь», ходил на «мэрээске», добывал краба, камбалу, селёдку у Магадана.

В 1965 г. закончился срок действия договора, по которому жена работала в Ковране. Состояние её здоровья не позволяло дальше жить на Камчатке, поэтому решили ехать на Кавказ, в Нальчик. На этом завершилась камчатская жизнь Анатолия среди земляков-ительменов и началась совсем другая, с другой культурой, традициями, бытом, историей, среди народов Кавказа, плотно населяющих эти тёплые края. Но даже там, вдали от родной Камчатки, Анатолий часто, когда остаётся один на один со своими мыслями, вспоминает беззаботное детство и молодость, которые он провёл в тундре и на сопках, на речках и берегу Охотского моря, среди кедрача и медведей. У него до сих пор стоят перед глазами родные лица, которые окружали его и дарили свою доброту, заботу и внимание. Ведь это забыть невозможно!

*Трудовой династии Даниловых была посвящена небольшая заметка, напечатанная в районной газете «Знамя Ленина».* Вот она: «Недавно Гавриле Петровичу Данилову и ещё одному старейшему труженику Коврана Г. А. Слободчикову было присвоено звание “Почётный колхозник”. У Данилова целая коллекция — четыре знака “Победитель социалистического соревнования” за трудовые достижения в годы девятой пятилетки. Родина высоко оценила его труд, наградив орденом Трудовой Славы 3-й степени.

— Глубоко и искренне я и моя семья благодарны партии, правительству, всему советскому строю за то, что они нам дали. Моя жена Ульяна Ивановна (Шемаева) подтвердит мои слова: в доме у нас полный достаток, современная мебель, своя библиотека. Вырастили мы семерых детей: Алексея, Василия, Анатолия, Ольгу, Зинаиду, Петра и Сергея. Дело у нас такое, что трудиться приходится бок о бок, хоть и работы разные. Но подошла, скажем, пора сенокоса — и рыбаки приходят на помощь кормозаготовителям. Так и в любом другом деле всегда в селе взаимовыручка.

И приятно старому рыбаку, что рядом с ним и его детьми трудятся и ученики его, которых подготовил для колхоза немало. О каждом из них люди говорят только доброе, как и о любом из представителей трудовой династии Даниловых».

### **Светлана Яковлевна Сысоева**

21 октября 2013 г. свой юбилей отметила ительменка, жительница села Ковран, ветеран труда и очень добрая женщина Светлана Яковлевна Сысоева. Она родилась в 1938 г. в с. Хайрюзово.

Фамилия Сысовых издавна известна на Камчатке, её носили казаки и местные жители — ительмены.

Мама Светланы, Василиса Ивановна (девичья фамилия Уксуникова) родилась в Утхолоке в 1901 г. Её старшая сестра Мария была репрессирована. Она и её подруга работали доярками. Их обвинили в том, что якобы помогали японцам. А причиной этого стал падеж скота. В 1937 г. их забрали, но потом отпустили. А позже, в 1938 г., взяли совсем и в конце октября расстреляли. Осталось у неё много детей.

Василиса Ивановна работала в колхозе полеводом, дояркой, бригадным поваром на сенокосе. Маленькая Светлана помогала маме поливать огород, таскала воду. Отец дома бывал редко. У него в лесу была охотничья избушка, он там жил со своим напарником. Перед очередным уходом в лес мама готовила ему запасы продуктов: пекла, варила, жарила. Пельмени лепили всей семьёй, по полмешка, бывало и больше.

Василиса Ивановна в первый раз вышла замуж за Романа Ласточкина. Родила от него дочерей Таисию, Надежду и Ульяну. Потом он заболел и умер. Затем она вышла замуж за Иосифа Данилова. От него родилась дочь Роза. Но Иосиф оказался жестоким, поднимал на неё руку. Василиса Ивановна ушла от него и долго жила одна. А потом к ней свататься прислал своих родителей Яков Григорьевич. Раньше ведь было так принято: что родители скажут, то и будет. Василиса не хотела выходить за Якова, так как он был моложе, родился в 1910 г. там же, в Утхолоке. Приходит он с родителями, а она убежала в лес. За ней увязалась собака. Чтобы не выдала лаем, Василиса прижала её мордочку к себе, а жених искал и громко ругался. Но всё-таки вышла за него.

Яков был молчуном, Василисе и поговорить-то не с кем было. Но по приезду с охоты или рыбалки отец выпивал кружечку крепкой бражки и начинал рассказывать про свои приключения. После второй кружки совсем расхотелся. Позовёт своих друзей, а мама — подруг. Светлана лежит на кровати и слушает их разговоры. Интересно-то как было! Отец рассказывал, как соболя в лесу загонял на дерево, как за глухарем гонялся и прочее.

В начале лета 1956 г. уехали на лошадях в Утхолок, спали на полу у сестры. Жильё было маленькое да старенькое. Утром рано раздаётся стук в дверь. Входит полевод Дарья Руфовна Суздальова, говорит: «Девочки, пора капусту полевать». Светлана вместе с ними побежала на огород, не любила без дела сидеть. Весело и дружно жили в те годы.



Детство до окончания школы Светлана провела в Хайрюзово. Это село расположено на юге Тигильского района на берегу одноимённой реки. Его окружают сопки, поэтому летом здесь жарко. Местные ребяташки бегали босиком вплоть до самых заморозков. В основном играли в лапту, классики, «испорченный телефон». Били об стенку мячик, сначала тряпочный, позже — резиновый. Летом играли допоздна. Мама сшила Светлане из кусочков материи куклу. В плохую погоду подружки приходили к ней в гости, садились в уголок и тихонько играли. Когда Светлана училась в четвёртом классе, в магазин впервые привезли настоящих кукол. Яков Григорьевич, чтоб порадовать дочку, отстоял за куклой очередь. Так у Светланы появилась первая фабричная игрушка.

Как только сходил снег и начинало теплеть, Светлана с подругами отправлялись за черемшой. Возьмут с собой спички, жареной рыбы да хлеба, и в путь. Медведей не боялись, шли куда хотели. По дороге — то сопочка, то ручей. Благодать! Перекусят, попьют из ручья холодной воды и идут дальше.

Одним из любимых и красивейших мест, куда часто ходили, была Коханка, располагавшаяся вверх по течению реки Хайрюзова. Там ещё росла дикая малина, сладкая-сладкая. Её вкус Светлана не забыла до сих пор.

Затем наступала пора сбора ягод. Теперь весь день до самой темноты проводили на тундре. Царица ягод — жимолость — росла вдоль берега, недалеко от села, а вниз по течению рыбачила местная бригада, здесь же стояли вешала для рыбы. Светлана приходила на рыбалку, набирала головок, нанизывала их на прутик и несла по воде против течения. Домой принесёт, а они уже чистые. Помимо разных заготовок на зиму, помогала колхозникам: разделывала рыбу, собирала урожай.

В первом классе училась два года. Сестра заболела свинкой, и первоклассницу Светлану отправили на карантин. Два месяца она не посещала занятия: все учатся, а она на лыжах катается. Раньше в Хайрюзово работал районный тубдиспансер. Сюда приезжали учиться дети из соседних сел: Коврана, Усть-Хайрюзова, Белоголового. Летом открывался пионерский лагерь. Там, где сейчас стоит больница, жгли большие костры. Светлана училась вместе с Таисией Владимировной Назаровой, Елизаветой Николаевной Краснояровой, Борисом Горяиновым, Геннадием Медведициным, Владимиром Лейкиным. Занимались с ними Фаина Павловна Змиева, Лидия Данилова.

До окончания седьмого класса Светлана жила в интернате, сама туда пошла и устроилась. Когда оканчивала школу, мамы уже не стало, а отца дома как всегда не было: всё лето он находился на острове Птичьем на рыбалке или на рыбозаводе в Усть-Хайрюзово, а зимой и весной — на охоте.

Наступило время выбирать, куда поступать учиться дальше. Учителя советовали окончить десятилетку. Кто-то согласился и остался в школе, а кто-то решил поступать в ремесленное училище. Раньше случалось и такое: куда один поступать собрался, туда и все остальные писали заявления. На последних уроках передают Светлане бумажку. Учительница Змиева видит и говорит: «Сысоева, перестань принимать бумажки! Что это такое? Нашли время!»

В интернате воспитательницей работала Ульяна Ивановна, она же преподавала физкультуру. Светлана рассказала ей, что хочет подавать заявление в ремесленное, а та говорит, что это не женское дело, надо поступать в другое учебное заведение. Позже учителя собрали выпускников и сказали, что, если туда поступать, то надо сначала десятилетку окончить, хотя на самом деле туда брали даже с тремя классами. Как услышали это, все выпускники приуныли, а Светлана, не задумываясь, написала заявление на имя директора медицинского училища в Петропавловске и сразу отправила его почтой. Туда же написали Лариса Попова и Полина Пенезина. Учителя пояснили Светлане и её одноклассницам, что для поступления надо пройти медосмотр. Прошли. После этого классный руководитель собрал ребят и начал поименно перечислять тех, кто прошёл в культпросветучилище.

Назвали Леру, Римму Слободчикову. В этом списке оказалась и Светлана. Она как услышала свою фамилию, так возмутилась, хотя до этого никогда ни с кем не ругалась, была всё время скромной и спокойной: «Да как вы смели!? Без моего ведома, даже не спросили. Может, я и окончу, но как я буду работать, если такая профессия мне не нравится?! Я уже написала заявление в медицинское училище. Там я и буду учиться!»

Занятия завершились, ребята разъехались из интерната. Светлана осталась одна. Как-то вышла погулять, смотрит — колхозники работают, картошку сажают. Начала помогать, делать-то нечего. Вдруг видит: идёт почтальон и кричит: «Света, тебе письмо пришло!» Она всё бросила, побежала навстречу. Прочитала письмо, говорит почтальону: «Это мне из медицинского училища пришёл ответ, принимают меня. Надо ехать в Усть-Хайрюзово». А там у неё две сестры жили: Таисия, самая старшая, родившаяся

в 1917 г., и Надежда, работавшая в Усть-Хайрюзовской школе. Таисия очень любила младшую сестрёнку, как узнала, что та в медицинское училище поступает, начала причитать: «Света, ну что ты в училище! Езжай сразу в Хабаровск в медицинский институт учиться». Светлана, ни разу не бывавшая в крупном населённом пункте, говорит ей: «Так я же там никого не знаю, а в Петропавловске хоть много наших учится».

Когда уже окончила медучилище, временами вспоминала слова старшей сестры и про себя жалела, что тогда её не послушалась. Ведь сестра уже и текст телеграммы написала, и денег дала для отправки. Светлана по дороге прочитала записку, порвала на мелкие кусочки, но на почту зашла. Копейки в руках держит, а её спрашивают: «Света, зачем пришла?». Она говорит: «Да, просто так». «Просто так ничего не бывает». Постояла, развернулась и вышла. Пришла к Таисии, молча высыпала копейки на краешек стола. Та сразу поняла, в чём дело, и говорит: «Иди, чтобы я тебя больше не видела»...

Пошла к другой сестре Надежде, всё ей рассказала. Та сразу начала собирать Светлану в дорогу: сшила нарядное тёмно-синее с белым горошком платье. А было у неё ещё одно, совсем старое и изношенное. Так стыдно было в нём в школу ходить...

Частенько приходилось оставаться голодной. Особенно есть хотелось по вечерам. Соберут с подружкой Еленой из соседнего села Белоголового копейки, купят саечку за шесть копеек и сто граммов простых круглых карамелек или молочных конфет. Придут домой, разломают саечку и едят по крошкам.

С 1956 по 1960 г. Светлана училась на фельдшера-акушера. В училище девчонки всё больше на танцы ходили, а она занималась лыжами, парашютным спортом и стрельбой и ничего не боялась. Правда, когда проходила практику, роды ни разу принять не удалось: только начнёт руки мыть, а ребёнок уже на свет появился. В другой раз опять то же самое. Говорила сама себе: «Лучше руки не буду мыть, а то опять пропущу самое главное». Практику вместе с подружкой проходила в городском травмункте. Там хирургом работал Логинов, он раньше жил в Тигиле. Он-то и научил ещё неопытную Светлану накладывать швы. Был у него красивый голос — пел в военно-морском ансамбле.

Когда впервые самостоятельно принимала роды, внутри всё дрожало от напряжения, но внешне это никак не проявлялось. Потом роженица спрашивает: «Вы когда-нибудь принимали роды? Даже не волновались». Отвечает Светлана: «Вы у меня первая».

В 1960 г. получила диплом, затем три года трудилась в Управлении внутренних дел в Петропавловске, а после этого решила поехать в Седанку. Очень хотелось работать в своём районе, в родном Хайрюзово. Но там все места уже были заняты. Оставалась Седанка, которой она посвятила десять лет жизни. В этом селе удалила первый зуб, зашила первую рану, впервые лечила трахому. Более пятидесяти человек с этой болезнью лежало в больнице. Но Светлана не знала в то время слова «бояться», ведь недаром давала клятву Гиппократу. В селе надо быть мастером на все руки, всё надо уметь. Если врач уезжал, то вызывали её: там рану зашить, тут роды принять, здесь кому-то плохо, надо укол сделать. Без дела никогда не сидела.

В 1974 г. переехала в Ковран, где живёт до сих пор. Здесь уже работал Борис Иванович Тушков, который её очень уважал. В 1998 г. Светлана Яковлевна вышла на пенсию, несмотря на то, что уговаривали её остаться на посту.

В Ковранской больнице сложилась группа работников, любившая совершать по окрестностям походы с ночёвками. Ходили на Амбон, собирали морошку в тундре. Регулярно выходили на природу ещё и в начале девяностых. На сопку Эльвель поднималась, когда уже была на пенсии. Там оставили в бутылке записку: «Здесь были работники Ковранской участковой больницы Дарья Андреевна Тескина, Любовь Анатольевна Кайсарова, Светлана Яковлевна Сысоева». Были с ними её муж Владимир Стратилатов и Мария Васильевна Шохина. И хоть дул сильный ветер, зато было весело. «Жаль, что не было раньше фотоаппаратов. Столько мест вокруг красивых обошли», — с толикой огорчения вспоминает эти походы Светлана Яковлевна.

Светлана Яковлевна Сысоева вместе с другими женщинами-ительменками, рождёнными в 1930—1940-х гг., является носителем особой высоконравственной культуры, отражающей далёкое прошлое её народа. Она излучает доброту, любовь к людям, живёт в гармонии с природой и отличается высоким патриотизмом. Очень жаль, что эти качества становятся всё более редкими в современном нам обществе.

### **Борис Жирков — человек-легенда**

Есть имена, которые красной строкой вписаны в историю Камчатки. Несколько поколений зрителей не только Камчатки, но и далеко за её пределами помнят яркие образы и выразительные

характеры, созданные ительменом Борисом Александровичем Жирковым за десятилетия его творческой деятельности. Он — балетмейстер, заслуженный работник культуры России, обладатель премии «Душа России» и настоящий патриот.

Борис Жирков родился 15 мая 1945 г. в селе Сопочном Тигильского района в семье рабочего колхоза «Ительмен». Родное село располагалось на юге района у берега одноимённой реки, что на ительменском языке звучит «Сузь».

Вот что вспоминала о былой жизни в селе его землячка — знаменитая Татьяна Петровна Лукашкина, заслуженный работник культуры РСФСР, родившаяся в Сопочном в 1918 г. «В селе жили одни ительмены. Домов было восемнадцать-двадцать, рубленых, деревянных. Народ был очень дружный, весёлый, трудолюбивый. Мужчины вместе охотились, ловили рыбу. Обычай и быт были, как у русских. Праздновали церковные праздники, были все крещёные, носили на груди крестики, имелась своя церковь и поп Мефодий. А вот школы тогда не было, население грамоты не знало. Школу организовали лишь в 1924 г. Ительмены, несмотря ни на что, пользовались своим родным языком.

Летом трудились все, от мала до велика. Заготавливали на зиму ягоды, копали сарану, разные коренья, кимчигу, сушили, солили и коптили рыбу. А поздней осенью всей общиной заготавливали гольца: ловили его и замораживали, хранили в больших шайбах (балаганах). Всю зиму ели строганину из мороженого гольца, а из свежего готовили котлеты. Фаршированных гольцов с сараной жарили на нерпичьем жиру, делали рыбные котлеты с картошкой — чуприк. Летом и даже весной запасались черемшой и луком. Щавель заготавливали бочками. Благодаря этому не знали таких болезней, как цинга, зубы не портились, были все целы до самой старости. Дикоросы — самое лучшее средство от авитаминоза. С детства нас учили беречь природу, не брать у леса лишнее, собирать только то, что необходимо для жизни».

В конце 1950-х гг. в связи с укрупнением национальных сёл Сопочное было закрыто. Борис Жирков переехал в Ковран, расположенный в четырёх километрах от берега Охотского моря. Он всегда вёл активный образ жизни. После окончания школы учился в Ленинграде. Хорошо рисовал, поэтому получил комсомольское поручение — войти в состав редакционной коллегии стенной газеты.

Свой трудовой путь он навсегда связал с сохранением и развитием национальной культуры коренных народов Камчатки. В 1966 г.

его пригласили в ансамбль «Мэнго». Здесь он проработал пятнадцать лет и оставил яркий след в творческой жизни коллектива. Сразу стал ведущим артистом, исполнял главные партии в балетах «Мэнго» и «Эмэм Кутх». Именно он под руководством Александра Гиля играл в первом корякском балете роль богача Иныла. За годы работы Борис раскрылся и как замечательный драматический актёр, которому были по силам серьёзнейшие задачи.

Он был инициативен как на сцене, так и в жизни. Вероятно, это качество и помогло ему в 1980 г. вернуться в родной Ковран, где принять эстафету из рук Татьяны Гуторовой, которая вместе с Борисом Киле стояла у истоков создания национального ансамбля с красивым названием «Эльвель». Он с неизменным упорством и достоинством продолжил работу по художественному развитию ительменского фольклора и придал «Эльвелю» новый толчок, позволивший сблечь и возродить традиции и культуру предков, заявить о себе миру.

С ансамблем, исполнявшим оригинальные постановки своего руководителя, Борис Жирков посетил много стран. Он познакомил с древней самобытной культурой ительменов Вьетнам, Германию, Канаду, США, Норвегию, Францию, Финляндию. В 1987 г. силами участников ансамбля удалось поставить на сцене Ковранского дома культуры спектакль «Алхалалалай». А в 1988 г. при активном участии Бориса был воссоздан Алхалалалай — ительменский осенний обрядовый праздник благодарения и очищения от грехов. Начиная с этого года он уже не обходился без Бориса, ведь в главном действе праздника — обряде очищения — тот всегда играл ведущую роль.

Борис Жирков, используя собранный историко-этнографический материал и рассказы стариков, воссоздал утраченный стиль музыкально-хореографического искусства ительменов. Именно поставленные им танцы и хореографические миниатюры явились визитной карточкой «Эльвеля», позже превратившись в настоящую классику.

Бориса Жиркова я знала с детства. Он жил с нами по соседству, через стенку в двухквартирном доме. Можно сказать, что я выросла у него на глазах. За всё время нашего дружного соседства ни разу не слышала от него плохого или громкого слова. Он запомнился человеком с открытой душой, болеющим за своё дело, уважаемым всеми гостеприимным и поистине добрым мужчиной. При встрече всегда улыбался, не помню такого, чтобы Борис выглядел угрюмым или хмурым. Он не был конфликт-

ным и вспыльчивым. По отношению к своей маме всегда проявлял заботу и любовь.

И к нему все хорошо относились. Многие приезжие журналисты, фотографы, работники культуры, исследователи останавливались у него, кто на неделю, а кто и на месяц. Нередко Ковран посещали иностранные туристы, и квартира Бориса становилась для них маленькой гостиницей. В селе его называли шаманом. К этому он давно привык: ведь и на самом деле в традиционном обряде очищения всегда являлся главным действующим лицом.

Вот как о нём отзывалась Екатерина Гиль: «С самого начала создания “Мэнго” Борис запомнился мне как очень спокойный, очень справедливый, даже застенчивый где-то. Хотя внешне он у нас был на ампула злодеев. Помню такую картинку: Саша Гиль показывает схему развития роли, жесты, позы, мизансцены. А дальше уже само наполнение характера героя всегда шло от Бори. Зрители шли на его выступления и говорили, что в каждом спектакле есть толика новизны, ни одного повтора. И никакой звёздности за ним не замечалось».

Его ученики — Леонид Сысоев, Лидия Кручинина, братья Мещеряковы и другие продолжили линию необыкновенного в своём роде искусства танца ительменов: страстного, озорного, певучего.

В 2001 г. за большой личный вклад в развитие национальной культуры Борис Александрович Жирков получил высокое звание заслуженного работника культуры Российской Федерации. В 2010 г. стал лауреатом правительственной премии «Душа России» за вклад в развитие народного творчества в номинации «Традиционная народная культура». Он награждён медалью «За трудовую доблесть», юбилейными «За доблестный труд. В ознаменование столетия со дня рождения В. И. Ленина», «70 лет Корякскому автономному округу», «60 лет со дня рождения Александра Гиля».

Казалось, что Борис Жирков — духовный лидер древнего народа Камчатки — ительменов — будет жить вечно, олицетворяя своим образом прародителя — ворона Кутха. Его уход из жизни стал непоправимой утратой и великим горем для всех жителей полуострова. Но в памяти тех, кто знал и любил этого удивительного человека, навсегда останется его светлый облик.

Я горжусь тем, что была знакома с ним — таким необыкновенным, сильный духом, талантливый и скромным, всю свою жизнь посвятившим возрождению ительменской культуры. Его взгляд, чем-то напоминающий взгляд мудрого орла, воспринимался мною как что-то необычное.

*Запись в дневнике Бориса Жиркова, сделанная во время зимних гастролей ансамбля «Мэнго» во Франции, Швейцарии, Монако и Бельгии:* «Снег, как у нас в начале ноября. Всё холоднее, а ведь мы совсем недавно жили среди цветов. Дома завтра праздник, 23 февраля. Что делают в клубе?»

Едем по длинному тоннелю. Сразу афиши. Брюссель. Высотные дома, будто все из стекла. Старинные сады. Очень много памятников. Выступали в королевском цирке. Почти полностью заполнен зрительный зал. Очень тепло встретили. Концерт прошёл нормально. Мы счастливы, если своими выступлениями укрепили дружбу между СССР и Бельгией. Подарили послу СССР книгу о Камчатке, сувениры.

Начало концерта в 15 часов. Концерт прошёл с большим успехом, как будто выступали в Союзе. После концерта — встреча с правлением советско-бельгийского общества дружбы. Среди них бывшие узники концлагерей, уроженцы Украины, России, которых увезли на работу в Бельгию. Гиль даже встретил землячку с харьковщины. Фантастика, как говорят французы! Во время концерта они плакали...

Очень тяжёлые гастроли. Большие расстояния, переезды, концерты... У меня наконец-то зажила рана, которую натёр на гастролях чаут в танце оленеводов. Всё время думал о маме, ансамбле «Эльвель». Скоро у них концерт в Тигиле...»

### **Забывтая Напана. Виктория Евдокимовна Федотова**

Почти полвека прошло с того времени, как этого села не стало на карте полуострова. Оно, как и многие маленькие села Камчатки, было закрыто в связи с укрупнением. После этого кто-то уехал жить в Палану, кто-то в близлежащие Тигиль, Седанку, Ковран. Но память о родном селе остаётся, пока живы уроженцы Напаны.

Напана (по-ительменски «Нап-Нам», «Напнам» или «Найнам», что означает «над чем-то, выше других») располагалась в двадцати четырёх километрах от Тигиля и считалась самым северным ительменским селом западного побережья Камчатки. Этнограф Елизавета Орлова указывала: «Северной границей расселения ительменов в 1926 г. являлась река Напана, левый приток реки Тигиля».

В числе жителей Напаны преобладали ительмены. Как и везде на Камчатке, летом они занимались рыболовством, зимой — охотой. Лосось добывали запорами. Их установка считалась очень трудным занятием: надо было полностью перегораживать свое-



нравную речку. Бывало, в половодье запор сносило, приходилось делать всю работу заново. А рыба не ждала: если не успеть, то рунный ход заканчивался, и заготовленной рыбы не хватало до следующего года. Улов пластали, делали юколу, квасили для собак в ямах, солили в бочках. Последнюю пойманную рыбу морозили и складывали в штабель.

В обязанности мужчин входила и «каюрная повинность» — они должны были возить на своих собаках в соседние селения чиновников, почту и пассажиров.

Охотились напанские мужики в отрогах Срединного хребта. Родственники по двое-трое уходили в свои угодья осенью и возвращались в село только в феврале. Охотиться начинали рано, уже двенадцати-четырнадцатилетние подростки вместе с взрослыми отправлялись в лес, где учились искусству читать на снегу следы, определять по ним, где пробежала самочка соболя, которую, как правило, не били, а где резвился самец — главный объект охоты.

Женщины обрабатывали рыбу, получали хорошие урожаи капусты и картофеля, много времени проводили в лесу, собирали ягоды и коренья, занимались домашним хозяйством. Сами шили зимнюю одежду на всю семью. Заболевших лечили травами, в то время наши предки обладали уникальными знаниями о лекарственном действии местных растений.

Коллективизация в Напане проходила под лозунгом: «Кто не в колхозе — тот враг!» Врагами быть никому не хотелось, поэтому в колхоз «Красный партизан» записались все жители. Название хозяйство получило оттого, что в 1920-х гг. крестьяне поддержали местных партизан, боровшихся против пришлых «белых».

Одним из первых действий советской власти в далеком селеении было открытие начальной школы. Но для неё сложно было найти педагогов. В разное время здесь преподавали выпускники материковских учебных заведений, а также местные воспитанники, такие как Н. Е. Юрченко, Н. И. Чирков, А. А. Алексеева, У. А. Пензина, Т. П. Толстихина и другие.

Для оказания медицинской помощи населению был открыт акушерский пункт, куда направляли выпускников не только камчатского медицинского училища, но и специалистов, получивших образование на материке.

Важную роль в просвещении населения играла изба-читальня, прообраз библиотеки. Здесь по вечерам устраивали громкие читки. Иногда проезжавшие каюры привозили газету месячной давности. Тогда крестьяне собирались в избе-читальне и при свете керосиновой

лампы слушали международные новости и сообщения об успехах по строительству социализма на местах. Когда не было свежих газет, читали русскую классику, современных писателей и даже технические журналы. Осенью и зимой проводились «вечёрки», на которых молодёжь танцевала и пела лирические и комсомольские песни.

В 1952 г. в Напане открылся новый магазин. Об этом рассказала областная газета «Камчатская правда»: «Зажиточно живут колхозники, растут их запросы. С каждым годом они покупают всё больше промышленных и продовольственных товаров. Для лучшего обслуживания населения в Напане построено новое помещение для сельского магазина. В нём просторно, светло, чисто».

Просуществовавший почти три десятилетия колхоз окреп. Его баланс на 1 января 1958 г. заметно превысил миллион рублей. За 1957 г. колхозники получили на один трудовой день 41 руб. 92 коп., а за 1960 г. — 40 руб. 84 коп. Эти показатели были одними из самых высоких на Камчатке.

Сельское хозяйство в колхозе было ведущим. Газета «За новую жизнь» 19 мая 1961 г. сообщала: «Заслуженной славой колхоза были Е. А. Арефьева, Т. Т. Осипова, А. С. Яганова, М. Д. Попова. Благодаря их усилиям колхоз ежегодно выращивает и собирает высокие урожаи картофеля. Например, в 1960 г. получено картофеля 228,5 центнера, а капусты — по 450 центнеров с гектара».

В отдельные годы напанские земледельцы добивались значительных успехов. Продукция местных полеводов была представлена даже в Москве на общесоюзной Выставке достижений народного хозяйства, куда её возила бригадир М. Д. Попова.

В 1964 г. в рамках проводимой государственной политики по укрупнению населённых пунктов село Напана было объявлено «неперспективным» и закрыто. В 1970-е гг. на его месте была организована летняя база Тигильского совхоза, добывавшаяся одних из лучших производственных показателей в Тигильском районе.

В наши дни бывших жителей и уроженцев Напаны осталось всего несколько человек. В посёлке Центральные Коряки, что в Елизовском районе, живёт напанская уроженка Виктория Евдокимовна Федотова — большой патриот и сильная духом женщина. Она знает ительменский язык, участвует во многих делах, организуемых районной Ассоциацией коренных малочисленных народов Севера. Виктория Евдокимовна хорошо помнит многие эпизоды своего далекого детства, прошедшего в родном, давно заросшем высокой травой, селе, и с ностальгией вспоминает о жизни

в те далёкие годы: «Я одна из Напаны после четвёртого класса училась в Тигиле. Окончила семь классов, потом поехала в Усть-Палану учиться в сельское профтехучилище.

Помню, раньше у нас была скрипка, потом появились гармошки, а затем, в семидесятых — бубны, после того как их переняли у коряков. У нас с коряками культура разная, уже было много христианского. Издалека наблюдали, как коряки сжигали своих покойников. Сначала боялись, а потом привыкли. У них есть сопка Апапель, они туда возят на лошадях дрова. Смотрим, складывают их и складывают. А из Напаны с крыш домов хорошо видно, особенно вечером, когда начинается обряд сжигания. Зимой же рано начинало темнеть, а света не было. Мы, дети, поднимемся на крышу и смотрим. И бубны слышны, стучат всё быстрее и быстрее. Они плясали, видно было, как они ходят вокруг огня и поют что-то по-корякски.

Ездили на собачьих упряжках из Напаны в Тигиль, так как только там была больница. Обычно в дороге проводили целый день. Собаки были большие, не такие, как сейчас. На половинке, на Чёрной речке, останавливались, устраивали чаёвку. Потом шёл длинный путь по тундре и большой спуск до самой тигильской речки. По ней ехали дальше, всегда было очень холодно из-за сильного ветра — хиуса. Одевались в торбаса, кухлянку и штаны из оленьей шкуры. У отца в упряжке было, как правило, двенадцать собак, а ещё по две или четыре бежали сзади с обеих сторон. Их привязывали ремнями из нерпичьей кожи.

На половинке останоятся, собаки ложатся, отдыхают. Отец слезет с нарты, посмотрит, пощупает лапки. Как только захромала одна из них, то её — назад или на нарту, а ту, которая отдыхает, вперёд — в упряжку.

В 1963 г. уехала из Напаны в Тигиль. В Тигиле дали комнату, поставили двухъярусные кровати. У меня четверо детей, да брат с женой приехал, у них тоже четверо. Куда идти... Все вместе и жили.

Ещё помню, как в 1957 г. в Петропавловске проводился молодёжный фестиваль. Как раз молодой Георгий Поротов приехал из Хабаровска. Владимир Коянто попросил, чтобы Поротов вместе со мной прочитал стихотворение про Аю. Мы на сцене выступали.

Из напанских фамилий запомнились Ягановы, Наседкины, Арефьевы, Пантелеевы. Позже появились Притчины — братья Иван и Федот Евгеньевичи. У них был маленький домик...

Очень хочется побывать на родине, поклониться могилкам своих родственников, только как это сделать?»

# ИЗ ИСТОРИИ ОСВОЕНИЯ СЕВЕРО-ВОСТОКА РОССИИ

И. К. ТРОФИМОВ, О. И. ИЛЬИН

## ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННЫЙ СТАТУС НАВАЖЬЕГО ПРОМЫСЛА В ЗАПАДНОЙ ЧАСТИ БЕРИНГОВА МОРЯ

*Ни треска, ни сельдь, однако же,  
Тут не сподобились гордых статуй,  
Невзирая на то, что было бы проще с датой.*  
И. Бродский «Колыбельная трескового мыса»

В силу исторических особенностей промышленного развития Дальнего Востока навага никогда не была среди причин его рыбохозяйственной экспансии. Однако её роль в ней не так уж мала и часто незаметна только по причине игнорирования или отсутствия сведений о её вылове. Первые сведения о промысле и ресурсах этого вида рыб в западной части Берингова моря появились в середине 1900-х гг. и свидетельствуют, что он был начат здесь почти одновременно с русской (советской) колонизацией и строительством рыбацких посёлков в заливах Корфа и Анапка в 1930-х гг. [1].

С тех пор раз в десять-двадцать лет (вплоть до настоящего времени), но появлялось то или иное обобщение, посвящённое этому промыслу. В 1954 г. — это первая большая сводка о биологии и промысле наваги в дальневосточных водах [2], в 1960-х гг. — работы сотрудников Магаданского отделения ТИНРО Е. П. Правоторовой и Л. И. Семененко [3, 4, 5]. Последний из авторов до сих пор является единственным учёным-ихтиологом, наблюдавшим за ловом этой рыбы в лагуне Хатырка (побережье Корякского нагорья). Затем к обобщению материалов по промыслу западно-берингово-морской наваги обращался сотрудник СахТИНРО (СахНИРО) С. Н. Сафронов. Однако в своём исследовании он лишь дублировал сведения, полученные Л. И. Семененко в 1960-х гг. [6]. Некоторые исследования промыслового использования наваги в северо-восточных заливах Камчатки были выполнены О. В. Новиковой [7].

К сожалению, все эти наблюдения были весьма разрознены и носили лишь фактологический характер. Никакого, даже минимального, анализа имеющихся данных в них не проводилось, что, вероятно, было связано с отсутствием многолетнего ряда наблюдений и цензурных ограничений при публикации таких данных в те времена.

Впервые многолетние сведения о вылове восточнокамчатской наваги (основное количество которой добывалось в заливах Карагинский и Олюторский) с кратким комментарием, не лишённым, на наш взгляд, некоторых неточностей и недоразумений, был опубликован в работе О. В. Новиковой [8]. В дальнейшем к анализу промысла наваги в западной части Берингова моря дважды обращался в своих трудах П. А. Балыкин [9, 10]. Однако очевидно, что цели и задачи этих работ (посвящённых рыболовству всего района в целом) не позволили автору подробно осветить историю промысла вида и прокомментировать расхождения некоторых его данных с накопленными предыдущим автором.

Учитывая сказанное, авторы настоящего исследования своими основными задачами видят подробный анализ исторического развития промысла наваги западной части Берингова моря, являющегося на современном этапе одним из основных районов добычи данного вида в Тихом океане, с использованием большого количества ранее не публиковавшихся материалов, хранящихся в Государственном архиве Камчатского края (ГАКК).

### **Становление, довоенный и военный периоды**

В самом начале становления русского рыболовства на Дальнем Востоке, в конце XVIII в. и вплоть до 1910-х гг., какой-либо статистики лова наваги не существовало. Рыбный промысел почти целиком был сосредоточен в руках японских промышленников, которые к этому времени монополизировали добычу, обработку и сбыт российской рыбы в Японию, Китай, Корею, Европу, Америку и даже в европейскую часть России [11, 12 и др.].

Состояние ресурсов Дальневосточного края было таково, что позволяло им вести промысел только в тёплое время года и специализироваться на добыче наиболее дорогостоящего и доступного сырья — лососей, сельди и крабов. Контроль даже над этим промыслом со стороны российского правительства был очень слабым.

Русское или, правильнее сказать, европейское население, представленное, главным образом, крестьянскими и рыбацкими семьями, несмотря на интенсивную миграцию из западных районов страны, было невелико и сосредоточено в основном на берегах Амура и в Приморье, на побережье Японского моря [13, 14 и др.].

Первобытный хозяйственный уклад туземцев основывался на охоте. Рыба (преимущественно лососи) заготавливалась ими для собственного потребления или обмена с японцами на бытовые

предметы [15, 16]. В литературе этого периода имеются лишь самые общие и весьма разрозненные сведения о промысле и биологии наваги. Однако уже тогда было известно, что она широко распространена у берегов материковой и островной частей Северо-Западной Пацифики и даже в восточной части Берингова моря [17, 18, 19, 20 и др.].

Наибольшее промысловое значение она имела в заливе Петра Великого, где, помимо местного населения, её вентерями и удочками из подо льда издавна добывали китайцы и корейцы [21, 22]. Один ловец удочкой за день мог выловить два-три пуда (32—48 кг) наваги. В целом же в те годы в этом водоёме вылавливали до 15 тыс. пудов (240 т) этой рыбы, которая шла не только на «собственное пропитание», но и на продажу преимущественно в Харбин, Никольск-Уссурийский, Хабаровск и Читу. Величина вылова могла быть значительно больше указанной, поскольку промышленляли мелкие предприниматели, часть которых, пользуясь слабым контролем со стороны государственной инспекции, нигде не регистрировала свой улов.

В 1912 г. в прибрежье Приморского района, от границы с Кореей до лимана реки Амур, было поймано 2 306 250 экземпляров наваги, что при средней массе 200 г составляет около 460 т. В 1913 г. в этом же районе было выловлено 933 тыс. шт. наваги или (при той же средней массе одного экземпляра) около 187 т [23]. Тем не менее, в 1914 г. смотритель рыболовства в Юго-Западном районе В. О. Колобов подчёркивал, что контроль добычи морепродуктов ограничен, а сведения об их вылове неполны. Особенно слабо был охвачен надзором промысел «крестьянского прибрежного населения», который по вылову зачастую опережал промышленный лов [24]. По данным этого источника, только в заливах Петра Великого и Посыет в 1914 г. учтённый вылов наваги составил 36 163 пуда, или около 579 т. За время подлёдного лова нерестовой сельди в этих водоёмах с середины марта по апрель было выловлено и продано на корейский и китайский рынки 4 716 пудов, или 75,5 т наваги. Всего за год «крестьянским прибрежным населением» только в названных заливах было добыто 784 т наваги. Общий вылов этой рыбы в Юго-Западном (Приморском) районе в 1914 г. составил 5 062 931 шт. или около 1 013 т (при весе одной рыбы 200 г). Необходимо добавить, что, имея низкую цену, по сравнению с лососем, навага пользовалась спросом среди беднейшего населения Китая, поскольку лосось, если продавался по низкой цене, значительно уступал наваге по качеству.

Севернее, в Николаевском районе, включавшем Амурский лиман, побережье Приморья до реки Бартоховской (около 48°33' с. ш.), побережье Сахалина к северу от 50°00' с. ш. и побережье Охотского моря от Амурского лимана до Удской губы, контроль промысла был ещё слабее, и учтённый вылов наваги в 1909—1913 гг. лежал в пределах 1,8—29,6 при среднем 19,7 т [23]. В остальных дальневосточных районах её вылов был ещё меньше и не учитывался, поскольку навага добывалась только для собственного потребления немногочисленными местными жителями. Тот же В. О. Колобов отмечает, что попадавшие в больших количествах в ставные лососёвые невода навага, треска, корюшка и камбала на Западной Камчатке промышленностью не используются и «являются тяжёлым бременем для производства лова собственно промысловых рыб» [24, с. 82], отвлекая большое количество рабочего времени и сил от промысла лососей.

На Камчатке рыбный промысел начал особенно активно развиваться после заключения в 1907 г. русско-японской рыболовной конвенции и предоставления японцам права заниматься рыболовством в конвенционных водах наравне с русскими предпринимателями [25 и др.]. До этого времени он был весьма ограничен и служил лишь потребностям местного населения. Дополнительными стимулами к его развитию в 1910-х гг., по-видимому, послужили истощение рыбных богатств в Японии и Корее, где к этому времени значительно сократились уловы лососей, нерестовой сельди и площадей её нерестовых участков [26, 27], на реке Амур и в Амурском лимане, где значительно сократились уловы лососей [12, 25, 28, 29 и др.], а также более низкие цены арендной платы за промысловые участки на севере [24]. Уже в 1925 г. основная доля рыбопромышленности Дальнего Востока (49,3 %) была сосредоточена в Западно-Камчатском районе, 20,5 приходилось на Амурский район, 14,4 — на юго-западный (Приморский), 8,8 — на Охотский и 7,0 % — на Анадырский [30].

1920—1930-е гг. характеризуются значительным увеличением европейского (российского) населения в северных районах Дальнего Востока (на побережье Охотского моря, Камчатке и Чукотке) и становлением советской власти [31, 32, 33, 34 и др.]. Несмотря на то, что основная доля рыбного промысла в это время по-прежнему оставалась в руках японцев, началось централизованное (при поддержке государства) развитие отечественной рыбной промышленности. Повсеместно в наиболее крупных селениях появлялись отечественные рыболовецкие артели, многие из которых

затем объединялись в колхозы; кое-где создавались и другие рыболовецкие объединения — рыбпромхозы. Некоторые уже сформировавшиеся рыболовецкие хозяйства Астрахани, Северного Кавказа, Крыма и Украины целиком в принудительном порядке переселялись по постановлениям правительства, которое впоследствии всевозможными льготами старалось удержать работников таких хозяйств на новых местах [35].

В 1923 г. была организована первая на Дальнем Востоке государственная рыбопромышленная организация — Дальгосрыбпром, влияние которой распространялось преимущественно на воды залива Петра Великого [31]. В 1924 г. к промыслу на Камчатке приступило первое государственно-кооперативное предприятие «Охотско-Камчатское акционерное рыболовное общество» (ОКАРО).

В 1927 г. было создано Акционерное Камчатское общество (АКО), одной из главных задач которого являлось развитие рыбной промышленности на Дальнем Востоке и в первую очередь на Камчатке [31, 33]. В этом же году была подписана последняя конвенция с Японией сроком на восемь лет, позволявшая японским предпринимателям сохранить в дальневосточных водах прежний режим рыболовства.

Развитие отечественной рыбной отрасли требовало хорошего знания сырьевой базы, распределения и запасов рыбных ресурсов. Для их изучения в 1925 г. в г. Владивостоке было создано первое научно-исследовательское учреждение, призванное изучать промысел и биологию рыб — Тихоокеанская научно-промысловая станция Дальневосточного управления рыболовства [36]. В ближайшие годы подобные станции возникли на Сахалине, Камчатке, Чукотке, а также в Хабаровске и Магадане. В этот же период почти повсеместно началось детальное изучение промысловых ресурсов наваги, а также её российский коммерческий промысел на Сахалине [37], в Магадане [34] и на Камчатке [38].

Однако если вблизи от главных рынков сбыта (Японии, Кореи, Китая, Владивостока) и центров переселения крестьян из западных частей России на Дальний Восток, в Приморье и на Сахалине уже в эти годы вылавливали более тысячи тонн наваги, то в северной части Охотского моря, на Камчатке и в других отдалённых от них районах рыбный промысел, как и прежде, был сосредоточен преимущественно в руках японских промышленников и нацелен на добычу крабов, лососей и сельди. Промысел наваги в отдельные годы на некоторых участках либо не вёлся совсем, либо не



учитывался. Учётные величины существенно уступали приморским и сахалинским.

Так, в Приморье уже в 1926 г. выловили 1,63 тыс. т наваги [2], в одном только Амурском заливе её годовой вылов в 1925—1939 гг. колебался возле 1 000 т [39], на Сахалине в 1930—1939 гг. годовая добыча, по одним данным, также достигала 1 000 [40], по другим — 2 260 т [41].

Можно предположить, что на Камчатке в те годы основное количество наваги вылавливалось на западном побережье в летне-осенний период в качестве прилова при промысле лососей ставными неводами только потому, что в этом районе неводов выставлялось больше, чем на восточном побережье. В Кихчике за лососёвую путину 1934 г. было выловлено 425 т наваги [42]. На Озерновском комбинате её гослов в 1935 г. составлял 8,5, а в 1936 г. — 100 т [26]. Однако при отсутствии морозильных установок и нехватке транспорта, который мог бы доставить рыбу к местам сбыта, из неё делали тук, выбрасывали или, в лучшем случае, отпускали из ловушек ставных неводов. Регулярного учёта вылова либо не вели совсем, либо эти сведения не сохранились. Последнее вполне вероятно, если учесть замечание одного из участников Камчатской экспедиции, побывавшей в 1936 г. на Озерновском рыбокомбинате: «Богатейший материал... ежедневных записей за очередные путины уловов по дням, породам, видам орудий лова и т. д. никем не разработан и не осмыслен, а главное — никем не хранится или, точнее, всеми уничтожается. Журналы старых лет служат подкладкой на сиденьях стульев, валяются на полу планового отдела...» [там же, с. 323].

Описанное выше явление, которое по экономическим критериям можно назвать погоней за «добавочной прибылью» [43, с. 654], характерно и для всего последующего периода дальневосточного рыбного промысла, когда внимание рыбаков уделялось, прежде всего, дорогостоящим видам рыб, позволявшим быстрее окупить вложенные в промысел средства и получить большую прибыль. При этом уловы, состоявшие из различных видов рыб, сортировали, особи менее ценных в коммерческом отношении видов или молодь выбрасывали. При сортировке рыбы обычно погибают, поэтому не используемую в обработке часть улова тщательно скрывают или игнорируют.

Развивающееся советское государство и дальневосточный рыбный промысел требовали быстрых и крупных денежных вложений, и поэтому такая негативная практика по мере их развития автоматически легла в основу принципов социалистического

соревнования. Эти принципы подразумевали жёсткую и нерациональную эксплуатацию биологических ресурсов, когда бессмысленная гибель большого количества рыб оправдывалась политической необходимостью или положением в стране и игнорировалась в официальных промысловых сводках. Очевидно поэтому многие виды дальневосточных промыслов, ранее относимых к одновидовым, впервые были названы многовидовыми, когда вылавливался не один, а сразу несколько видов рыб только в 2000-х гг. [44]. В это же время впервые были сделаны и попытки оценить приловы молодой сельди и минтая при их промыслах [45, 46, 47, 48 и др.].

Навагу на восточном побережье Камчатки впервые начали промысливать с коммерческой целью в Авачинской губе закидными неводами и вентерями (некоторое количество её, очевидно, попало в ставные лососёвые невода и сети) после создания в 1931 г. Авачинского рыбопромышленного района АКО [38]. Схема основных промысловых участков и расстановки орудий лова в этом водоёме в 1930-х гг., выполненная по неопубликованным материалам тех лет [38, 49], показана на рис. 1.

В 1931—1937 гг. вылов наваги здесь менялся в пределах 56—498 т при среднем в 152 т, максимальный был получен в 1932 г., после чего он не превышал 99 т.

По мнению курировавших рыбную отрасль работников НКВД, вылов наваги зимой 1936/37 г. можно было увеличить до 500 т и ещё 100 поймать в летний период закидными неводами. Это мнение не совпало с планами тогдашнего начальника АКО И. А. Адамовича. Тот обосновано считал увеличение вылова наваги в Авачинской губе нерентабельным и объяснял это тем, что местный рынок не нуждался в таком её большом количестве, для обработки и хранения которой, к тому же, не хватало морозильных установок.

Расхождение во мнениях в 1937 г. стоило жизни самому И. А. Адамовичу и его заместителю Г. Д. Торопову, причисленным к «врагам народа» [38, 50]. Однако и о наважьем промысле в Авачинской губе после 1937 г. известно только то, что в 1942—1950 гг. её годовой вылов здесь составлял всего лишь около 20 т [51]. Необходимо добавить, что если в первые годы основными объектами лова в данном рыбопромышленном районе были сельдь и навага, то впоследствии промысел был переориентирован на добычу более дорогостоящего сырья — лососей.

Примерно в эти же годы стало известно о значительных запасах наваги в западной части Берингова моря, а именно, в заливе Корфа, где интенсивно развивался отечественный промышленный

лов сельди и лососей ставными и закидными неводами и дрейфтерными сетями. Данные о вылове здесь в это время так же скудны и отрывочны, как и на остальных промысловых участках её обширного ареала. Например, известно, что в 1934 г. в заливе Корфа ставными неводами наваги было поймано 86, в 1935 г. — 55 [32], а в апреле-мае 1938 г. — 35 т [52].

Согласно данным промысловой статистики по наваге, собираемым специалистами КамчатНИРО с 1937 г., её вылов у восточного побережья Камчатки в 1937—1938 гг. составлял 243—217, а у западного — 398—278 т (рис. 2 [8, 51, 58]). Данные об улове в 1939 г. отсутствуют. Очевидно, что уже в те годы навагу промыслили, помимо названных выше водоёмов, в Камчатском и Кроноцком заливах ставными лососёвыми неводами. Однако вылов её здесь был ничтожен и часто просто не учитывался [53].

В целом, в 1920—1930-х гг. сложились основные условия для регулярного промышленного освоения ресурсов наваги — повсеместно на Дальнем Востоке, на наиболее значимых промысловых участках, были построены рыбокомбинаты и созданы рыболовецкие колхозы, которые формировались преимущественно из переселенцев [33, 34], не стремившихся покинуть место промысла после окончания главной, летней, путины и заинтересованных в продолжении работы в зимний период, когда основным промысловым объектом, особенно на восточном побережье Камчатки, была навага. Например, в Камчатской области в 1926—1936 гг. население увеличилось в 2,3, а в 1936—1940 гг. — ещё в 1,6 раза [34]. Население росло и во время Великой Отечественной войны, но уже не так значительно, как в 1920—1930 гг. Всё это позволило в годы войны не только поддерживать рыболовство на довоенном уровне, но и значительно развить этот сектор экономики, существенно увеличив объёмы добычи и обработки некоторых видов сырья.

Государственные рыбопромысловые (и даже научные отраслевые) организации были обязаны оказывать всемерную помощь в создании и деятельности рыболовецких колхозов. В связи с чем «ликвидация сезонности рыболовства» в 1937—1938 гг. была одной из «проблем» тематического плана Камчатского отделения ТИНРО (ныне КамчатНИРО), куратором которой был назначен И. А. Полутов [54].

В целом, годы Великой Отечественной войны следует считать временем становления регулярного наважьего промысла на Камчатке. По некоторым данным, уже в 1941 г. на Восточной Камчатке было добыто 8,7 тыс. т наваги, что в 43,5 раза больше, чем



Рис. 1. Схема расположения промысловых участков и расстановки орудий лова в Авачинской губе в 1930-х гг. [по 38, 49]

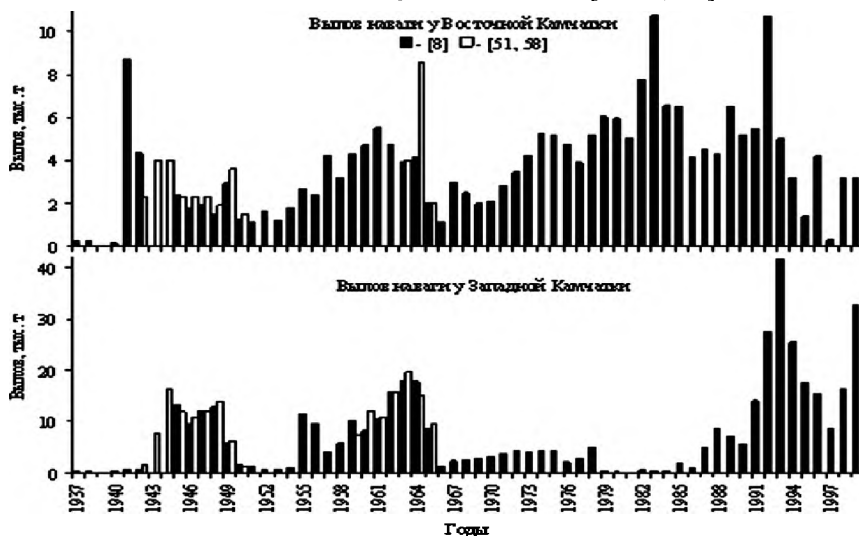


Рис. 2. Вылов наваги у Восточной и Западной Камчатки в 1937—1999 гг.

в предыдущем, 1940 г. [8]. Правда, уже в 1942 г., согласно этому источнику, вылов снизился почти в два раза (см. рис. 2). Вылов наваги у восточного побережья в 1941—1945 гг. менялся в пределах 2,3—8,7 [8] или 2,3—4,0 тыс. т [51] при одинаковых средних значениях (3,1 тыс. т) в обоих источниках. У западного — 0,6—13,2 при среднем значении 2,9 тыс. т в первом случае и 1,6—16,2 при средних 9,3 тыс. т во втором. По неопубликованным данным И. А. Полутова, в 1942—1950 гг. у восточного побережья Камчатки в среднем в год вылавливалось около 2,0, а у западного — 8,6 тыс. т наваги [55].

Казалось бы, в этом нет ничего удивительного для промысла в условиях жёсткой административно-командной системы военного времени, что подтверждается и статистическими сводками из других районов Дальнего Востока. Например, вылов наваги в заливах северо-восточного Сахалина с довоенного 1940 до 1943 г. увеличился в пять раз, достигнув 500 т, затем два года находился на уровне 300—400 т [56]. В Амурском заливе вылов наваги в 1940—1941 г. составлял около 1 тыс. т [39], но к 1942 г. достиг исторического максимума (около 1,5 тыс. т). Почти в два раза, до 1 480 т, увеличился средний вылов в 1940-е гг. в северной части Татарского пролива [41].

Тем не менее, данные вылова наваги на Камчатке представляются нам либо искусственно завышенными, либо ошибочными, поскольку материально-техническая база рыбного промысла, существовавшая на полуострове в те годы, не могла дать такого резкого увеличения его эффективности. Основаниями для этого суждения могут служить изложенные ниже факты. Во-первых, наважий промысел на Восточной Камчатке в эти годы вёлся в Авачинской губе и на северо-востоке, в Карагинской и Оссорской бухтах, Кичигинском, Анапкинском и Корфском заливах [51]. Как уже отмечалось ранее, в первом водоёме в 1942—1950 гг. добывалось в среднем около 20 т наваги в год, то есть ничтожное количество (которое в дальнейшем принимать во внимание не будем). Основная доля вылова приходилась на вентерный подлёдный лов, шедший с ноября по март в северо-восточных бухтах и заливах. Некоторое, значительно меньшее, её количество добывалось здесь также в мае-июле ставными неводами.

В годы войны наличием одной из самых развитых и крупных рыбопромысловых баз в этом районе отличался пос. Ивашка. Однако и здесь в 1941 г. план добычи рыбы выполнили лишь на 150 % и выловили 761 т (всех видов). В 1942 г. поймали 1 333 т,

а в 1943 г. план добычи рыбы (990 т) был выполнен на 128,5 %. Средний годовой улов Ивашкинского и Дранкинского рыболовецких колхозов в 1940—1945 гг. составлял 189 т [57]. Причём наибольший вылов пришёлся на 1943 г. Необходимо добавить также, что в бухте Оссоре (основном водоёме современного зимнего промысла наваги), по крайней мере, в начале войны, вентерный промысел либо отсутствовал вовсе, либо также был незначителен, поскольку в 1942 г. одноимённый (и единственный) рыбацкий посёлок на берегу этой бухты только строился. Таким образом, имеющаяся скудная статистика вылова береговыми рыбопромысловыми базами свидетельствует далеко не в пользу многократного увеличения производительности труда при промысле наваги в первые годы войны.

Во-вторых, в 1930—1940-х гг. основным способом заготовки и обработки наваги, как и других рыб, был чановый (возможно, и стоповый) посол [50]. Соль в районы промысла завозили из Владивостока и Японии. Её не хватало и для посола более дорогостоящего сырца — лососей, сельди, трески и камбал. Замораживание, как способ заготовки рыбы, в эти годы только начало развиваться, а мощность и объём первых морозильных установок вряд ли могли позволить заморозить больше нескольких тонн наваги. Всё это должно было существенно тормозить её добычу.

В-третьих, предположим, что большая часть наваги была выловлена тралами на судах Морлова, единственной организации, промышленно ловившей рыбу в прикамчатских водах тралами и дрейфтерными сетями в годы войны в летне-осенний период. Однако в те годы эти суда сдавали пойманную рыбу на береговые рыбокомбинаты, и их вылов учитывался на берегу [50]. В конце 1930-х гг. вылов наваги этими судами либо не вёлся вовсе, либо был ничтожным. В период 1936—1940 гг. они вылавливали 345—1 195 т рыбы (всех видов), или, в среднем, — около 728 т в год (у обоих побережий). В военный период, начиная с 1942 г. (в 1941 г. было поймано всего 232 т рыбы всех видов), их производительность значительно выросла, но наваги они добывали немного: в 1942 г. — 380, в 1943 г. — 200, в 1944 г. — около 250 т. В 1945 г. суда Морлова навагу не ловили. Таким образом, и активный лов не мог обеспечить её такого большого вылова.

И, наконец, известно, что в 1941 г. планировалось транспортными судами вывезти с Камчатки 32,5 тыс. т различных грузов, включая и рыбу [50]. Выполнение плана в этом году составило 74,7 % или около 24,3 тыс. т. При вылове наваги, составившем

на восточном побережье в этом году более 8,7 тыс. т (рис. 2), почти треть этого груза должна была занимать только карагинская навага. Подобные абсурдные выводы можно получить и при таких же расчётах в другие военные годы. Например, в 1943 г., когда рыбопродукция в общем грузообороте Камчатки была равна 94,0 тыс. т [50], а общий вылов наваги на полуострове составлял 11,6 тыс. т, или одну восьмую всего груза.

Однако, как бы там ни было, следует всё же полагать, что именно в годы войны промысел наваги на Камчатке стабилизировался по сравнению со всем предыдущим периодом. Безусловно, что её вылов не был так высок, как показано на рис. 2. Попробуем рассчитать его, предположив, что величина государственного плана в каждом последующем году равна вылову в текущем, а средние доли его выполнения колхозами по годам возьмём из работы И. Д. Бацаева [34]. Для Восточной Камчатки данные такого расчёта представлены в табл. 1.

Таблица 1

Предположительный вылов наваги у восточного побережья Камчатки в 1941—1945 гг.

Годы	1941	1942	1943	1944	1945
Вылов, т	229	296	361	397	379
Процент выполнения плана колхозами [34]	114,4	129,3	122,0	110,0	95,4

Таким образом, вылов наваги в годы Великой Отечественной войны в водах Восточной Камчатки, по нашим данным, мог лежать в пределах 229—397 т, а средний — составлять 332 т. Безусловно, что это только предположительные данные, но, на наш взгляд, они больше соответствуют реальным возможностям рыбодобывающих организаций того времени.

### Послевоенный период. Развитие активного морского рыболовства

К началу 1950-х гг. вылов рыбы рыболовецкими колхозами и численность населения рыболовецких посёлков немного уменьшились по сравнению с военным периодом [34]. В связи с этим можно предположить, что и промышленный вылов наваги пассивными орудиями лова (вентерь) в водах Восточной Камчатки в это время оставался примерно на уровне военных лет или значительно ниже, чем показано на рис. 2.

Однако в это же время повсеместно на Дальнем Востоке начался быстрый рост мощности и количества судов рыбопромыслового флота [16, 50, 59 и др.]. Так что уже к началу 1960-х гг. «советский промысловый флот... не знал себе равного в мире». Бурный рост флота, в том числе плавучих рыбозаводов, сказался на развитии береговых баз обработки рыбы. В южных частях Дальневосточного региона уже в 1940-х гг. началось сокращение и укрупнение путём объединения нескольких в один рыбокомбинатов и колхозов [16, с. 67]. На севере (Магаданская область, Камчатка), где развитие флота шло медленнее, чем на юге (Приморье, Сахалин), рыбокомбинаты продолжали строиться и наращивать свою мощность вплоть до 1950-х гг. [51].

Например, в исследуемом районе на западном побережье Берингова моря в эти годы работало 18 рыбокомбинатов (по неопубликованным данным Р. Н. Позднова, навагу промыслили 14 из них). Их основное количество было сосредоточено на побережье Карагинского, Корфского и Олюторского заливов (рис. 3). В зимнее и весеннее время работники этих комбинатов приступали к вентерному лову и обработке пойманного. По данным Р. Н. Позднова [55], уже в первой половине 1950-х гг. в прибрежье трёх последних водоёмов выставлялось до 250—290 вентерей. Очевидно, только за счёт увеличения количества судов рыбопромыслового флота, вентерей и перерабатывающих предприятий и произошло такое интенсивное увеличение вылова восточнокамчатской наваги в 1950-х гг.: с 1,1 тыс. т в начале десятилетия до 4,3 — в конце (рис. 2).

Успех вентерного промысла зависел от заинтересованности администрации рыбокомбинатов в этом виде деятельности, от расположения этих предприятий или количества работающих на них. Их среднегодовые вентерные уловы в западной части Берингова моря в 1940—1948 гг., по неопубликованным данным Р. Н. Позднова, менялись в пределах 0,2—7,7 тыс. ц (рис. 4). Самыми большими уловами отличались Корфский (ранее Корфовский), Кичигинский, Анапкинский и Оссорский (ранее Оссоровский) комбинаты, где за зимний период добывалось свыше 2 тыс. ц наваги. Более 1 тыс. ц в год вылавливали Натальинский, Олюторский, Карагинский и Макарьевский комбинаты. Вылов остальных, в основном, не превышал 500 ц.

По тем же данным среднегодовой вылов наваги комбинатами западного побережья Камчатки в летний период ставными лососёвыми неводами составлял 0,5—16,3 тыс. ц. Основное количество (более 8 и даже 10 тыс. ц в год) добывали Крутогоровский, Киров-



ский, Кихчинский, Митогинский, Октябрьский и Большерецкий комбинаты. Меньше всего ловил Сопочный комбинат, среднегодовая добыча которого едва превышала 500 ц.

В начале 1960-х гг. были закрыты самые нерентабельные рыбокомбинаты, как на западном побережье Берингова моря, так и на побережье Западной Камчатки. Остались лишь пять комбинатов, расположенных в пределах Карагинского, Корфского и Олюторского заливов, на которых и в предыдущие годы вылавливалось более 90 % наваги этого района [55], и пять комбинатов на западнокамчатском шельфе, по которым некоторые сведения о промысле наваги имеются вплоть до 1972 г. (рис. 4, табл. 2, по неопубликованным данным Р. Н. Позднова).

Таблица 2  
Среднегодовой вылов наваги (над чертой) и его варьирование (под чертой) на некоторых рыбопромысловых комбинатах Берингова моря по пятилеткам в 1937—1972 гг., тыс. ц

Комбинат	Периоды наблюдений, годы							
	1937/40	1941/45	1946/50	1951/55	1956/60	1961/65	1966/70	1971/72
Корфский	<u>0,3</u> +—0,5	<u>6,1</u> 2,0—9,0	<u>5,0</u> 3,3—5,9	<u>4,4</u> 2,4—8,6	<u>5,2</u> 3,3—7,0	<u>12,0</u> 2,5—24,9	<u>7,7</u> 2,5—10,4	<u>12,0</u> 10,2—13,8
Ново-Олюторский	—	<u>0,3</u> +—0,6	<u>0,3</u> 0,1—0,7	<u>±</u> +—0,1	—	—	—	—
Олюторский	<u>0,1</u> 0,1	<u>0,6</u> 0,1—1,4	<u>0,8</u> 0,3—1,2	<u>0,4</u> 0,1—0,7	<u>0,5</u> 0,4—0,5	<u>0,5</u> 0,3—0,8	<u>0,7</u> 0,4—1,0	<u>1,1</u> 0,7—1,5
Пахачинский	<u>±</u> +	<u>0,1</u> 0,1	<u>0,1</u> 0,1—0,3	<u>0,1</u> 0,1	—	—	—	—
Анапкинский	—	—	<u>3,5</u> 0,5—9,2	<u>0,8</u> 0,2—1,5	<u>1,0</u> 0,4—1,6	<u>3,6</u> 1,9—5,6	<u>2,6</u> 0,1—4,2	<u>2,6</u> 2,3—2,8
Кичигинский	—	<u>3,9</u> 3,1—4,9	<u>2,6</u> 0,7—5,0	<u>3,2</u> 1,9—4,1	—	—	—	—
Оссорский	—	—	<u>2,2</u> 0,4—3,6	<u>8,6</u> 2,9—14,4	<u>21,8</u> 15,2—28,4	<u>22,7</u> 13,0—27,6	<u>11,6</u> 6,7—15,4	<u>8,7</u> 5,6—11,7
Хайлолинский	—	<u>0,3</u> 0,3	<u>0,3</u> 0,3	—	—	<u>0,3</u> 0,1—0,7	<u>0,1</u> +—0,2	<u>0,5</u> +—1,0

Примечание: знаком + показан вылов менее 0,1 тыс. ц.

Как видно из рис. 3, 4 и табл. 2, большинство закрытых комбинатов в исследуемом районе были расположены в малонаселённых даже по отношению к этой малочисленной камчатской провинции труднодоступных местах и играли малозаметную роль в промысле наваги (вероятно, и других рыб). Среди них как северные — Натальинский, Топатский, Ново-Олюторский, так и южные — Укинский и Русаковский комбинаты, годовая добыча наваги на которых, очевидно, никогда не превышала 0,7, а чаще находилась в пределах 0,1—0,3 тыс. ц.

Другие комбинаты, вероятно, стали жертвами централизации и были поглощены Оссорским и Корфским заводами, расположенными на берегах наиболее удобных для судоходства водоёмов (Оссорской бухты и Корфского залива). Скорее всего, этот процесс

шёл естественно: люди стремились к жизни в посёлках с более развитой инфраструктурой и переезжали в Карагу, Оссору или Корф. В промысле наваги преимущественное положение Оссорского и Корфского комбинатов проявилось уже в первой половине 1950-х гг., когда среднегодовой вылов ими данного вида сырья более чем в два раза превысил таковой у всех остальных комбинатов (табл. 2). К началу 1970-х гг. эти показатели различались уже в пять раз. В 1972 г. среднегодовая производительность по добыче исследуемого ресурса Оссорского и Корфского комбинатов почти достигла уровня 1940—1948 гг., когда навагу промышленности 14 рыбозаводов (рис. 4).

К концу 1950-х — первой половине 1960-х гг. вылов камчатской наваги достиг рекордных за весь предшествующий период величин. У восточного побережья в 1960—1964 гг. он лежал в пределах 3,9—5,5, у западного в 1960—1965 гг. — 8,2—16,8 тыс. т [8]. По другим данным, максимальный вылов наваги у восточного побережья был достигнут в 1964 г. и составил 8,5 тыс. т [58].

От 50,0 до 53,3 % всей дальневосточной наваги в 1960-х гг. добывалось на западнокамчатском шельфе в летне-осенний период [58] ставными лососёвыми неводами, снюрреводами и тралами. Значительное её количество в конце 1950 — начале 1960-х гг. вылавливалось у северных Курильских островов (даже с океанской стороны) и у юго-восточной Камчатки [58, 60]. Так, в 1960—1963 гг. её вылов в последнем районе составлял 0,10—5,61 тыс. т, максимальный был получен в 1961 г. Затем после нескольких лет добычи промысловые скопления наваги исчезли из обоих названных районов.

Здесь само собой напрашивается сравнение биологии наваги и сельди. Последняя в годы высокой численности запасов образовывала особое нагульное стадо — жупановское, состоявшее из наиболее крупных особей её охотоморских популяций, нагуливавшихся с тихоокеанской стороны Курильских островов и мигрировавших вдоль юго-западного побережья Камчатки до Кроноцкого залива. Вероятнее всего, что и часть наваги подобным образом покидала западнокамчатский шельф и мигрировала для нагула (и, частично, нереста) на северные Курильские острова и юго-восточный шельф Камчатки, откуда в зимнее время возвращалась обратно к местам нереста у западнокамчатского побережья. При этом часть рыб могла использовать для нереста и небольшие лагуны Северных Курил, о чём свидетельствует поимка в этом районе экземпляров с гонадами на V стадии зрелости [60].

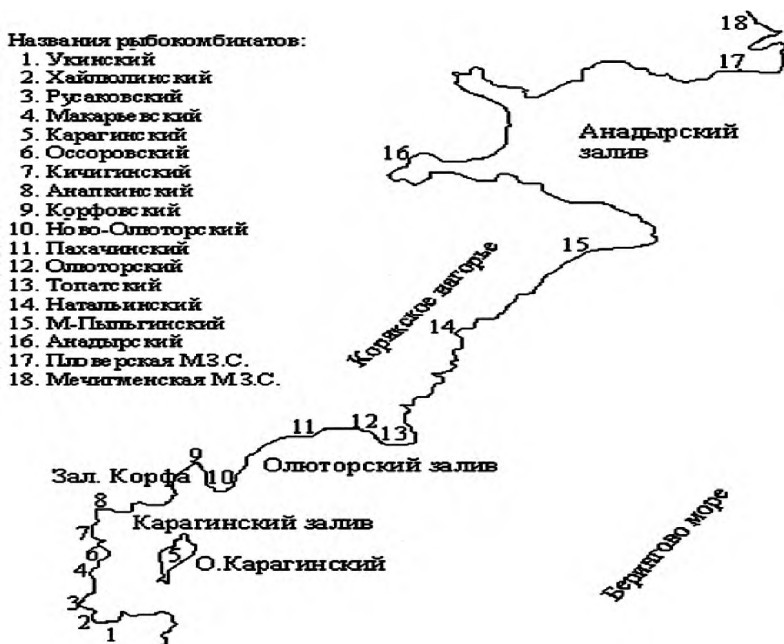


Рис. 3. Расположение рыбокомбинатов на западном побережье Берингова моря в 1940—1950-х гг. [51]

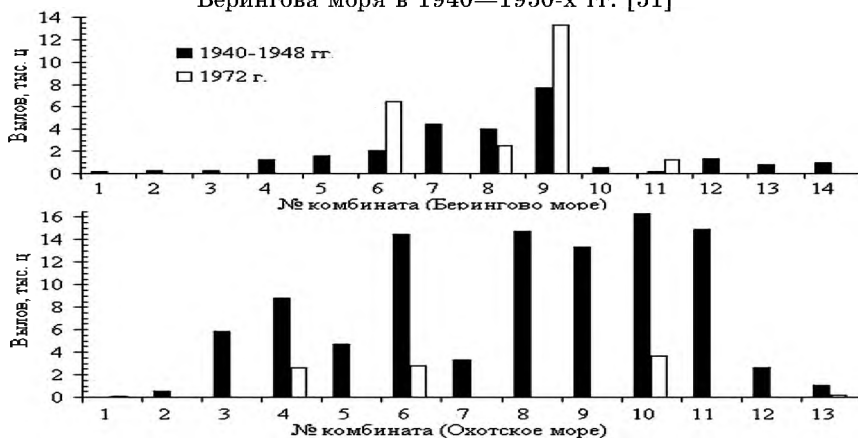


Рис. 4. Среднегодовой вылов наваги рыбокомбинатами Берингова и Охотского морей в 1940—1948 гг. и годовой — в 1972 г.: комбинаты Берингова моря пронумерованы, как на рис. 3; комбинаты Охотского моря: 1 — Хайрюзовский; 2 — Сопочный; 3 — Ичинский; 4 — Крутогорский; 5 — Колпаковский; 6 — Кировский; 7 — Пымтинский; 8 — Кичикский; 9 — Митогинский; 10 — Октябрьский; 11 — Большерецкий; 12 — Опалинский; 13 — Озерновский

Вероятно, уже в середине 1950-х гг. скопления наваги, как и сельди, в связи с изменением численности стали менять маршруты и время ежегодных нагульных миграций. Напомним в связи с этим, что в январе-феврале 1956 г. по распоряжению Министерства рыбного хозяйства СССР Главкамчатрыбпромом и промысловой разведкой у юго-западного побережья Камчатки и на шельфе северных Курильских островов была проведена траловая съёмка на СТР «Беркут» для поиска преднерестовых скоплений наваги, не давшая положительного результата [61]. Во время рейса было выполнено 70 тралений донным тралом и поймано три наваги.

В 1950—1960-х гг. все крупные популяции сельди Охотского моря (сахалино-хоккайдская, охотская и гижигинско-камчатская) подверглись наибольшему промысловому воздействию со стороны отечественной (вероятно, также японской и китайской [62, 63]) рыбной промышленности и были доведены до состояния глубокой депрессии численности [63, 64, 65, 66, 67, 68 и др.]. С начала 1960-х гг. жупановская сельдь прекратила своё существование [69]. Как уже говорилось выше, с этих же пор ничего не известно и об образовании промысловых скоплений наваги у Северных Курил и юго-восточной Камчатки.

Сказанное подтверждают и данные ежегодных траловых исследований, проведённых в тихоокеанских водах Северных Курильских островов и юго-восточной Камчатки в 1992—2002 гг. Хотя максимальный траловый улов наваги на часовое траление достигал здесь 4,4 т [70], в целом, уловы её были невелики, и попадалась она не часто. Кроме того, наблюдались значительные межгодовые и сезонные колебания численности и встречаемости в этом районе, связанные с изменениями мест её нагула.

Скорее всего, вылов наваги в 1960-х гг., как у западного, так и у восточного побережий Камчатки был выше официального, показанного на рис. 2. Он не учитывал её приловов при промысле сельди, камбал, трески или при траловом лове минтая. По некоторым оценкам, в 1960—1970-х гг. на западнокамчатском шельфе доля наваги составляла 0,1—4,5 % от уловов минтая в весовом выражении [55]. Рыбаки отбирали из улова наиболее дорогостоящее сырьё и выбрасывали за борт менее ценное, в число которого попадала и навага. При вылове минтая в 1960-х гг. в пределах 2—767 тыс. т [71] прилов наваги мог варьировать от 0,002 до 34,5 при среднем значении 8,5 тыс. т в год. Конечно, эта цифра весьма условна, так как не весь минтай был выловлен в пределах районов обитания наваги, и величина прилова рассчитана только для

донных тралов, в то время как японские рыбаки уже в 1960-х гг. промышленно вылавливали его в основном пелагическими. Однако она свидетельствует о том, что реальный вылов наваги на западнокамчатском шельфе был значительно выше официального и это только за счёт её прилова при промысле минтая. По данным В. П. Шунтова [64], в 1970-х гг. при промысле минтая на западно-камчатском шельфе вылавливалось до 17 тыс. т наваги.

Кроме того, при определении величины прилова не учитывались случаи, когда траловый улов почти полностью состоял из наваги и за ненадобностью выбрасывался за борт, что и сейчас нередко наблюдается при отсутствии данного вида рыб в разрешительном билете. Например, в 1960-х гг. при испытании близнецового трала новой конструкции у побережья Западной Камчатки основу уловов составляла навага, которую сдавали на ближайший рыбокомбинат, где её за ненадобностью тут же зарывали бульдозерами в песок [72].

К сожалению, вплоть до 1970-х гг. никто не пытался определить прилов наваги при траловом или снюрреводном промысле на восточнокамчатском шельфе. Резонно предположить, что он здесь был менее значительным, чем на западнокамчатском. Специализированный промысел наваги в этом районе велся преимущественно вентерями в зимний период. Активный морской траловый промысел (где в прилове могла попадаться навага) уже со второй половины 1960-х гг. был сосредоточен главным образом в восточной части Берингова моря и в Олюторско-Наваринском районе [10], что можно объяснить истощением к этому времени ресурсов камбал в юго-западной части моря [73], началом эксплуатации восточноберингоморской сельди [66] и, соответственно, переходом флота в северные и восточные районы моря, где запасы наваги сравнительно невелики.

Уже в начале 1960-х гг., несмотря на продолжающийся рост мощности и оснащения флота, вылов наваги начал уменьшаться у обоих побережий Камчатки (рис. 2). Минимальное значение в этом десятилетии было достигнуто в 1966 г., составив чуть более 1 тыс. т у обоих побережий.

Однако если у Западной Камчатки вылов с 1963 по 1966 г. уменьшился на 18, то у Восточной с 1964 по 1966 г. — на 8 тыс. т. Кроме того, в первом районе уменьшение уловов сопровождалось изменением средних размерных и возрастных показателей рыб в уловах, что свидетельствовало об истощении запаса [55]. На Восточной Камчатке это явление не наблюдалось. В последнем районе

уменьшение уловов объяснялось неравномерным распределением промысловых усилий (по нашему мнению, это могло происходить и по причине изменений районов нагула и, соответственно, размножения). Здесь ежегодный и интенсивный промысел вёлся преимущественно в бухте Оссора, Анапкинском и Корфском заливах, где, начиная с середины 1950-х гг., вылавливали до 95 % всей наваги западной части Берингова моря. После 1966 г., когда добыча в этих заливах уменьшилась до минимального значения, он стал расти в Олюторском заливе и уже с 1967 г. — в целом по району.

Таким образом, снижение уловов на востококамчатском шельфе не было связано с истощением сырьевой базы, как на западнокамчатском, и после 1966 г. вылов здесь вновь стал интенсивно увеличиваться. В то же время на западнокамчатском шельфе значительного повышения уловов не наблюдалось вплоть до 1980-х гг.

Следует отметить, что в остальных районах промысла наваги изменений вылова (как на Западной Камчатке), способных повлечь катастрофическое сокращение запасов, очевидно, не произошло. Например, в Амурском заливе вылов даже уменьшился в два раза по сравнению с 1950-ми гг. [39]. В Татарском проливе он почти не изменился [41]. В Магаданской области наиболее интенсивный промысел вёлся в Ямской губе (в некоторых бухтах всё ещё существовал исключительно удебный лов), но и здесь он не превышал 1 тыс. т в год [4]. Характерно, что во всех перечисленных районах основная добыча наваги велась в зимнее время ветрями. Очевидно, это можно объяснить смещением основных районов работы флота из Приморья, так же, как и из сахалинских вод [16], в северную и восточную части Охотского моря и Берингово море в связи с истощением запасов сахалино-хоккейской сельди и началом массового промысла в этих районах сельди, минтая, трески и камбал.

В начале 1970-х гг., согласно официальной статистике, уловы наваги в западной части Берингова моря вновь стали увеличиваться (рис. 2). По одним данным, это происходило за счёт переноса основных промысловых усилий из юго-западной части Каргинского залива в заливы Корфа и Олюторский [55], по другим — в связи с началом снюрреводного лова с маломерных колхозных судов в 1977 г., в летний (нагульный для наваги) период [74]. Однако главную причину такого увеличения следует всё же искать в изменении стратегии промысла в эти годы и переходе основной части флота с промысла сельди (при котором навага редко встречается в прилове) к траловому промыслу минтая и трес-

ки (при котором прилов наваги на шельфе обычен) [10]. К концу десятилетия уловы объекта нашего исследования достигли максимального за весь предыдущий период значения — около 6 тыс. т. (конечно, если не считать мифического улова в 1941 г., возможность которого вызывает у нас сомнение).

К сожалению, никаких данных о соотношении между зимним вентерным и летним снюрреводным промыслами не сохранилось. Скорее всего, значительная часть рыбы, пойманной вентерями в зимнее время, портилась в ходе некачественной переработки. По воспоминаниям старожилов посёлка Оссора, зимой навагу для перевозки улова к месту сбыта из-за отсутствия или нехватки холодильных установок складировали на льду до прибытия ледокола, а с ним и транспортов. Чтобы рыба более равномерно охлаждалась, её ворошили на морозе бульдозерами. Часть её при этом теряла свой товарный вид. Кроме того, ледоколы и транспорты прибывали нерегулярно, и поэтому весной часть заготовленного сырца так и уходила в море со льдом.

Следует полагать, что основу уловов наваги в эти годы составляли рыбы, пойманные в море, как во время специализированного промысла с колхозных маломерных судов на мелководьях Карагинского залива, так и в прилове при траловом промысле трески и других видов рыб на шельфе Корякского нагорья. Сведения о вылове наваги в последнем районе весьма ограничены и противоречивы, поэтому особый интерес вызывают данные, опубликованные в работе П. А. Балыкина [10], полученные им из «Обзоров промысловой обстановки на Дальневосточном бассейне».

Как видно из табл. 3, вылов наваги при траловом промысле на шельфе Западно-Берингоморской рыбопромысловой зоны в 1970—1980-х гг. был весьма значителен: 2,1—9,5 тыс. т.

Таблица 3

Вылов наваги в западной части Берингова моря  
в 1973—2003 гг. [8, 10]

Годы	Вылов, тыс. т			
	[8]	[10]		
	Оба района	Карагинская подзона	Западно-Берингоморская зона	Всего
1973	4,0	—	2,2	2,2
1974	5,0	—	2,1	2,1
1975	5,0	—	3,2	3,2
1976	4,7	—	3,3	3,3
1977	3,9	0,4	7,2	7,6
1978	5,2	—	0,0	0,0
1979	6,0	—	3,4	3,4

Годы	Вылов, тыс. т			
	[8]	[10]		
	Оба района	Карагинская подзона	Западно-Беринговоморская зона	Всего
1980	5,9	2,9	2,6	5,5
1981	5,0	—	—	—
1982	7,8	4,4	9,5	13,9
1983	10,7	6,9	2,6	9,5
1984	6,5	2,1	4,9	7,0
1985	6,5	—	4,2	4,2
1986	4,2	0,5	4,7	5,3
1987	4,5	1,6	5,2	6,8
1988	4,3	1,4	4,9	6,3
1989	6,5	3,3	3,2	6,5
1990	5,2	6,0	5,4	11,4
1991	5,5	1,3	1,7	3,0
1992	10,7	1,6	3,2	4,8
1993	5,0	5,0	1,0	6,0
1994	3,2	3,2	—	3,2
1995	1,4	1,4	—	1,4
1996	4,2	4,8	0,3	5,1
1997	0,3	0,3	0,1	0,4
1998	3,2	4,2	0,4	4,6
1999	3,1	3,5	0,0	3,5
2000	11,2	11,2	—	11,2
2001	7,9	7,9	0,3	8,2
2002	6,9	6,9	0,1	7,0
2003	3,1	3,0	1,0	4,0

Сравнив данные этого источника с опубликованными О. В. Новиковой [8], можно предположить, что в «Обзорах промысловой обстановки» не всегда учитывалась рыба, выловленная на шельфе Карагинского залива колхозными судами и, тем более, вентерями в зимний период. Так, в большинстве случаев, за исключением 1977, 1982, 1984, 1986, 1987 и 1988 г., цифры вылова во втором источнике больше, чем в «Обзорах...», и, следовательно, могут включать сведения, не учтённые в них. Однако в перечисленные годы этот недостаток присущ и её данным. Трудно сказать, какой из источников наиболее правдиво отражает мощь промыслового воздействия на западно-беринговоморскую навагу. Мы считаем, что для нашего исследования наиболее приемлема большая величина.

### **Новейшая история. Перестройка и после неё**

Влияние перестройки в СССР в 1985—1991 гг. на рыбную отрасль страны ещё недостаточно проанализировано в литературе. Однако с уверенностью можно сказать, что оно ещё более



ослабило контроль промысла со стороны государства. Особенно сильно это сказалось на популяциях рыб, населяющих наиболее удалённые от административных центров акватории, и «второстепенных» промысловых видах, к которым относится навага [10, с. 83].

По наблюдениям одного из авторов данной статьи на озере Нерпичьем (посёлок Усть-Камчатск), в первой половине 1990-х гг. в зимний период лов рыбы (наваги, сельди и корюшки) вёлся почти бесконтрольно всевозможными бригадами рыбаков. Пойманную вентерями и сетями подо льдом и замороженную под открытым небом рыбу без какой-либо отчётной документации сдавали прямо на берегу многочисленным предпринимателям, которые сразу везли её на продажу.

Согласно имеющимся данным, вылов наваги в озере Нерпичьем и Авачинском заливе (включая одноименную губу) в 1997—2003 гг. изменялся в пределах 10—47 т при среднем значении 30 т. Основное её количество добывалось, очевидно, во втором водоёме в качестве прилова. Но, скорее всего, действительная величина вылова здесь была значительно больше известной.

В озере Нерпичьем в январе и декабре 2002 г. вентерные уловы наваги составляли 0,01—1,2 т (средний — около 0,3 т) на сутки застоя венгеря. С 2004 г. промысел наваги в этом водоёме ведётся только в рамках любительского рыболовства и не превышает нескольких десятков килограммов. Хотя из неопубликованных данных И. А. Полутова известно, что в 1940—1950 гг. её годовой вылов здесь лежал в пределах 0,4—11,0 т. Данные, собранные Р. Н. Поздновым, уточняют эти цифры. По его сведениям, в 1958 г. вылов наваги в озере достигал 60, а в 1960-х гг. — 10—190 при среднем в 95 т. Максимальный вылов получен в 1965 г.

Примерно с середины 1980-х гг. уловы наваги западной части Берингова моря имели тенденцию к снижению вплоть до конца 1990-х гг., хотя в отдельные годы этого периода наблюдались большие уловы, нарушавшие общую тенденцию и сравнимые с исторически максимальными. Например, в 1989, 1992, 1996 г., когда они вдруг вырастали на несколько тысяч тонн по сравнению с предыдущими, а затем, в следующем году, почти на столько же уменьшались (рис. 2). При отсутствии точной информации эти скачки можно объяснить как нестабильностью работы промыслового флота в эти годы (из-за постоянных административных и других перестроек в рыбопромысловых организациях, нехватки топлива, запасных частей для судов, специалистов и прочего), так

и маскировкой под навагу выловленных сверхустановленных лимитов других рыб (например, минтая).

Сокращение береговых баз добычи и переработки рыбы, начавшееся в связи с бурным развитием флота на Сахалине ещё в 1940-х, а на западном побережье Берингова моря — в 1960-х, в конце 1980 — начале 1990-х гг. достигло апогея. К этому времени уже были закрыты Анапкинский и Олюторский рыбокомбинаты, в десятки раз сократилось производство продукции на Корфском и Оссорском [76]. В 1990-х гг. это сопровождалось уменьшением численности местного колхозного флота и безвозвратным оттоком населения. В результате к началу 2000-х гг. основной промысел наваги сосредоточился в Карагинском заливе, а её зимний вентерный промысел ограничился смежными бухтами Карага и Оссора.

В настоящее время наибольшее количество наваги вылавливается в море в качестве прилова при промысле других видов рыб. Возможно, что отдельные суда ведут и специализированный лов, но их доля, как правило, незначительна, и как-то выделять его не имеет особого смысла. Сезонное изменение частоты встречаемости наваги в уловах промысловых судов в западной части Берингова моря в 2003—2010 гг. по данным информационной системы (ИС) «Рыболовство» показано на рис. 5 и 6.

Первые сводки о встречаемости наваги в промысловых уловах на шельфе Берингова моря появляются в апреле-мае. Они редки, но интересны с биологической точки зрения, так как свидетельствуют, что уже в эти месяцы значительное количество производителей нагуливается на глубинах свыше 100 м (на шельфе у Корякского нагорья). В течение лета, вплоть до сентября, встречаемость наваги в уловах растёт. Причем, чаще всего её ловят в одних и тех же местах: на мелководьях Карагинского залива, в проливе Литке, заливе Корфа, восточной части Олюторского залива и юго-западной части корякского шельфа на глубинах до 50 м. Начиная с октября, количество судов, показывающих в прилове навагу, начинает уменьшаться, и уже в ноябре-декабре можно говорить, что её приловы становятся редкими. Очевидно, что это связано не только с биологическим циклом и миграцией в это время в лагуны и бухты для зимовки и нереста, но и с особенностями судоходства в данном районе. Основным орудием лова наваги, как в Карагинской рыбопромысловой подзоне, так и в Западно-Берингоморской зоне (районы, на которые делится западная часть Берингова моря), является снюрревод, промысел которым ведут с бортов мало и среднетоннажного флота (табл. 4, 5). Навигация этой флотилии в обоих

районах заканчивается в октябре, но, судя по нашим данным, некоторые суда работают до конца года.

Таблица 4  
Количество судов с различными видами промыслового вооружения, ловивших навагу в Карагинской подзоне в 2003—2010 гг., и их добыча по данным ИС «Рыболовство», %

Показатель	Орудие лова	Месяц							
		IV—V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Кол-во судов	Снюрревод	100	100	100	99	99	97	100	75
	Трал	—	—	—	1	—	3	—	25
	Невод*	—	—	—	—	1	—	—	—
	Всего судов	5	32	34	77	90	69	13	4
Вылов	Снюрревод	100	100	100	00	100	100	100	95
	Трал	—	—	—	+**	—	+	—	5
	Невод	—	—	—	—	+	—	—	—
	Всего, т	7	755	413	4 693	13 152	6 253	728	9

\* невод кошельковый; \*\* вылов менее 0,5 %.

Таблица 5  
Количество судов с различными видами промыслового вооружения, ловивших навагу в Западно-Беринговоморской зоне в 2003—2010 гг., и их добыча, %

Показатель	Орудие лова	Месяц							
		IV—V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Кол-во судов	Снюрревод	50	94	89	89	88	79	33	—
	Трал	50	6	11	9	12	21	77	100
	Ярус	—	—	—	2	—	—	—	—
	Всего судов	2	7	9	35	40	19	6	1
Вылов	Снюрревод	+	98	100	100	84	84	29	—
	Трал	100	2	+	+	16	16	71	100
	Ярус	—	—	—	+	—	—	—	—
	Всего, т	58	373	119	2 965	3 210	1 872	92	24

Примечание: обозначения — как в табл. 4.

Особенно сильно снюрреводный лов наваги развит в относительно мелководной и богатой бухтами для отстоя судов Карагинской подзоне. Здесь в течение всего года её промышляют почти исключительно снюрреводами, только в декабре до 5 % наваги добывают тралами. В Западно-Беринговоморской зоне, отличающейся от первого района более суровыми промысловыми условиями из-за отсутствия портов, узкого шельфа и больших глубин, снюрреводчики в самые суровые (в погодном отношении) месяцы уступают первенство тральщикам. В апреле, ноябре, декабре основное количество наваги здесь вылавливается тралами. Однако и количество судов, работающих на промысле в эти месяцы, в целом невелико.

В 2000—2002 гг. годовые уловы наваги в Карагинской рыбопромысловой подзоне почти в два раза превышали величины общих допустимых уловов (ОДУ) или научно обоснованных величин её годовой добычи (рис. 7). Тем не менее, уже в 2004 г. промысловый запас (часть запаса или популяции рыб, состоящая из особей

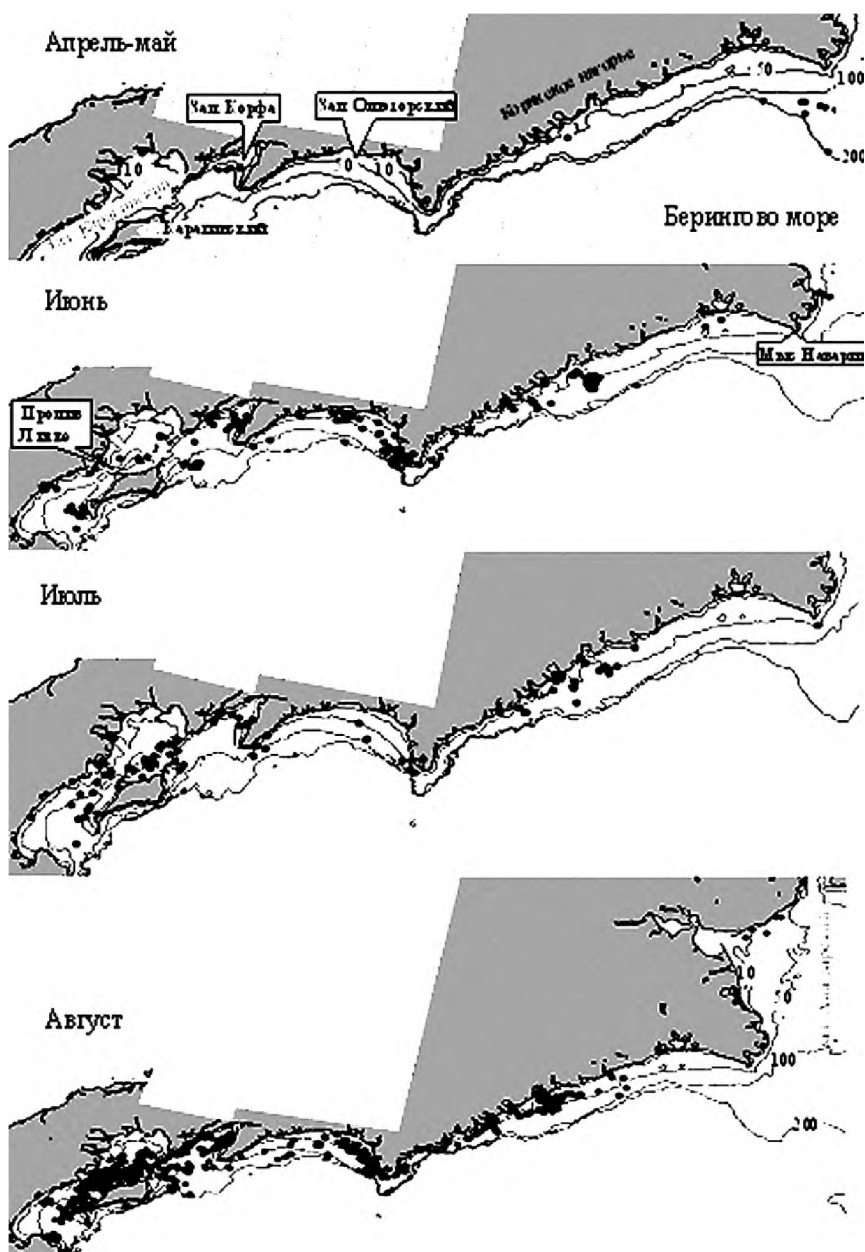


Рис. 5. Средние координаты районов работы судов, ловивших навагу в западной части Берингова моря в апреле-августе 2003—2010 гг.

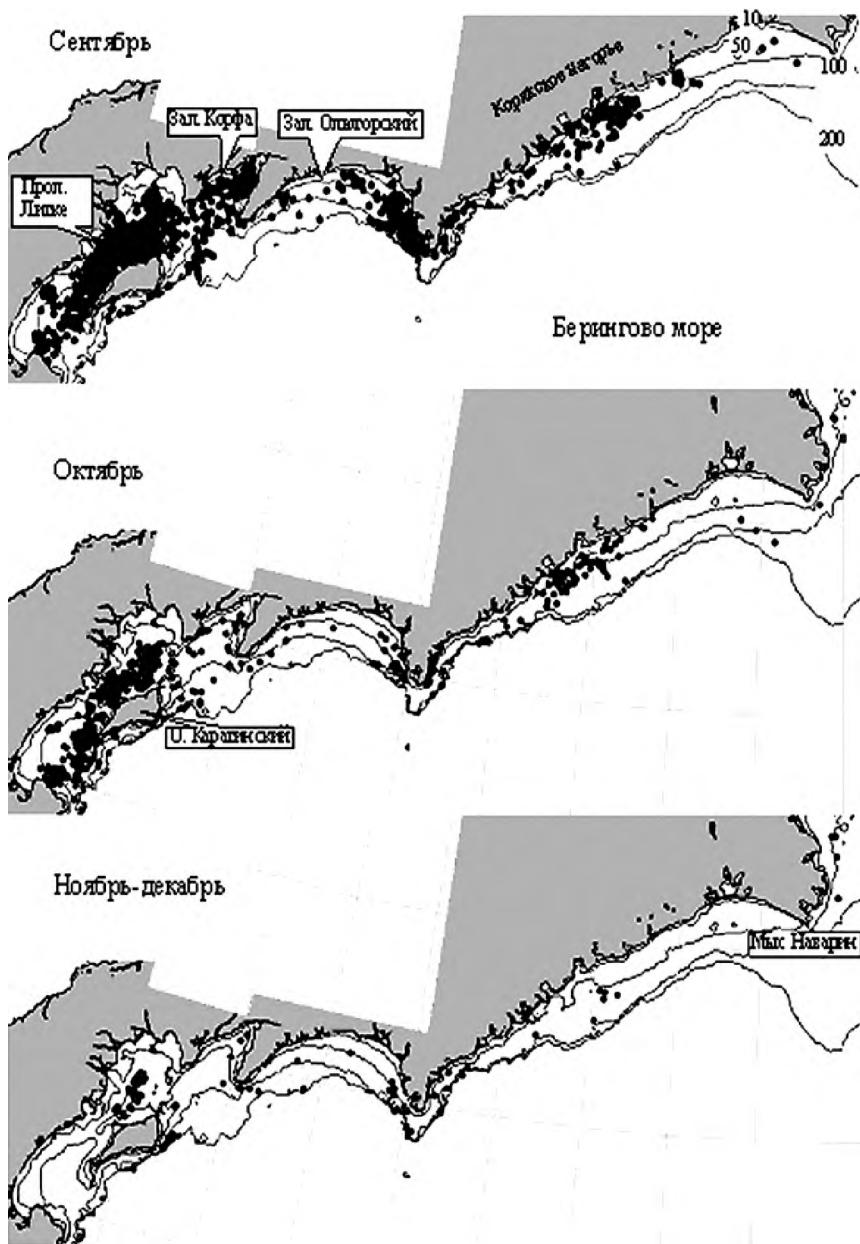


Рис. 6. Средние координаты районов работы судов, ловивших навагу в западной части Берингова моря в сентябре-декабре 2003—2010 гг.

промыслового размера) и, соответственно, ОДУ начали расти, что может свидетельствовать о гораздо меньшем истинном вылове наваги в эти годы или возможной маскировке под неё других, более ценных в промысловом отношении видов рыб.

В 2003—2010 гг. вылов наваги в Карагинской подзоне не достигал рекомендуемой к промысловому изъятию величины (ОДУ) и лежал в пределах 2,3—7,6 при среднем значении 4,1 тыс. т. Основу его составляли рыбы, пойманные снюрреводами с мало и среднетоннажных судов в августе-октябре. Средний снюрреводный улов на судосутки в это время менялся в пределах 3,1—10,5 т (табл. 6).

Таблица 6

Количество судосуток и средний улов на судосутки при промысле наваги Карагинской подзоны в августе-октябре 2003—2010 гг.

Орудие лова	Показатель	Годы наблюдений							
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Снюрревод	Количество судосуток	357	370	374	747	431	209	620	375
	Количество судов	36	40	38	47	49	37	51	38
	Средний улов на судосутки, т	5,0	8,9	6,2	7,1	3,1	3,8	10,5	9,8
Трал	То же	—	—	—	4,0	14	—	—	—
	"	—	—	—	1,0	2,0	—	—	—
	"	—	—	—	0,3	1,4	—	—	—
Копельковый невод	То же	1,0	—	—	—	—	—	—	—
	"	1,0	—	—	—	—	—	—	—
	"	2,1	—	—	—	—	—	—	—

Минимальный средний улов отмечался в 2007 г., максимальный — в 2009 г. Количество судосуток при промысле снюрреводом изменялось от 209 до 751, в среднем 439. Судя по данным ИС «Рыболовство», иногда для промысла наваги в Карагинской рыбопромысловой подзоне, кроме снюрревода, использовались трал и кошельковый невод. Однако такие случаи происходили так редко, а количество пойманной рыбы было столь мало, что этими данными можно пренебречь при описании активного морского промысла наваги. Например, тралом ловили только в 2006—2007 гг. В первом случае одно судно промышляло навагу четверо суток. Во втором — два тральщика пробыли на лову 14 судосуток. Одно судно, снаряженное кошельковым неводом, сутки ловило навагу в 2003 г.

Это подтверждают и непосредственные наблюдения, проведённые на бортах научно-промысловых судов, и более ранние обобщения данных ИС «Рыболовство». Так, согласно многолетним данным, максимальная доля наваги в траловых уловах в Западно-

Берингоморской зоне и Карагинской подзоне может достигать лишь 0,3 % от массы всех остальных рыб [44]. В большинстве же случаев, особенно при промысле не донными, а разноглубинными тралами, навага в уловах отсутствует или её уловы не превышают сотые доли процента [44, 77, 78].

С другой стороны, по расчётам Д. А. Терентьева [44], изъятие наваги при снюрреводном промысле 100 т камбал в Западно-Берингоморской рыбопромысловой зоне может составлять до 17,2 т, а в Карагинской подзоне — до 68,9 т. На большинстве промысловых судов, не имеющих разрешения на промысел наваги, величина этого прилова никак не отражается в судовых документах, и он полностью выбрасывается за борт.

В зимний период наваги добывают обычно меньше, чем летом и осенью. Её изъятие вентерями в январе-апреле 2002—2010 гг. менялось в пределах 24—939 т. Средний вылов достигал 375 т. При этом величина вылова вентерями во все эти годы, скорее всего, была немного занижена, поскольку зимний вентерный промысел наваги начинался в декабре, а в ИС «Рыболовство» данные о её вылове в этом месяце отсутствуют (поскольку они суммируются с данными летне-осенней путины).

Необходимо отметить, что в 2006—2008 гг. наблюдалось последовательное увеличение доли наваги, пойманной вентерями в зимнее время, от 12 до 44 % годового вылова (рис. 8).

В январе-апреле 2008 г. уловы наваги на сутки застоя одного вентера в прибрежной зоне Карагинского залива изменялись в пределах 0,02—2,4, средний улов составлял 0,57 т. Увеличение вылова в Карагинской подзоне, где летом и осенью промысел этого вида ведётся, в основном, силами маломерного флота, зимой закономерно и объясняется несколькими причинами. Во-первых, если летом и осенью внимание рыбаков маломерного флота сосредоточено на более дорогостоящих объектах лова, таких как минтай, треска, камбалы и другие, то зимой, когда навигация закрыта, навага является единственным промысловым объектом. Во-вторых, по сравнению с морскими видами промысла, вентерный не требует больших финансовых затрат на оснастку и снаряжение. В-третьих, он ведётся с берега, в непосредственной близости от рыбацких посёлков. И, в-четвёртых, навага зимой отличается наилучшими вкусовыми качествами.

Очевидно также, что изменение в соотношении между береговым и морским промыслами наваги происходило не только за счёт увеличения её вылова вентерями зимой, но и за счёт постепенного

уменьшения добычи снюрреводами летом и осенью, снизившейся за названный период более чем в четыре раза.

Зимой 2009—2010 гг., в связи с перераспределением прибрежных промысловых участков, зимний промысел наваги вёлся нерегулярно одним-двумя вентерями, а её вылов составлял лишь 39 т, или 0,5 % величины её годового вылова в 2009 г. и 24 т, или 0,6 % от годового вылова в 2010 г.

В целом, в 2000—2010 гг. промысел наваги Карагинской подзоны нельзя назвать интенсивным, несмотря даже на то, что освоение ОДУ составляло в эти годы в среднем около 93 % (рис. 9). Поскольку эта величина завышена либо из-за чрезмерной эксплуатации запаса в 2000—2002 гг., либо из-за маскировки навагой вылова других видов рыб. Начиная с 2003 г. рекомендованная к изъятию величина запаса осваивалась, в среднем, только на 56 %. Очевидно, что это происходило за счёт уменьшения промысловой нагрузки на запас в морской период промысла. В 2009 г., благодаря увеличению интенсивности промысла наваги в море, её общий вылов в Карагинской рыбопромысловой подзоне достиг 7,6 тыс. т, или около 94 % от рекомендованной к изъятию величины запаса. Тем не менее, в 2010 г. вылов вновь уменьшился до 4,3 тыс. т, а освоение ОДУ снизилось до 50 %.

В Западно-Берингоморской рыбопромысловой зоне специализированный промысел наваги в описываемый период отсутствовал (за исключением 2006 г.). Её добывали здесь лишь в качестве прилова при снюрреводном промысле трески и других рыб. Вылов варьировал в пределах 0,007—3,573 при среднем 0,884 тыс. т (рис. 10). Минимальное изъятие наблюдалось в 2000 г., а максимальное — в 2006 г., во время проведения здесь её специализированного лова. Однако, как уже было показано ранее, в историческом плане и эта цифра не является рекордной. Так, в течение 1970—1980-х гг. вылов в этом рыбопромысловом районе менялся в пределах 0,008—9,531 при среднем значении 3,950 тыс. т [10].

Освоение ОДУ наваги в вышеназванной зоне в 2000—2010 гг. изменялось в пределах 0,5—26 (рис. 11), среднее составляло 11,9 %. В целом, 2010 г. отличался минимальным выловом за последние одиннадцать лет. Слабое освоение ОДУ, скорее всего, связано с небольшой потребностью рыбопромышленников в добыче данного вида сырья.

Усреднив годовой вылов всей дальневосточной наваги по данным ИС «Рыболовство» за период 2003—2010 гг., можно видеть, что её основное количество (38,7 %) по-прежнему добывается на шельфе Западной Камчатки (рис. 12). Вторым районом по промысловому



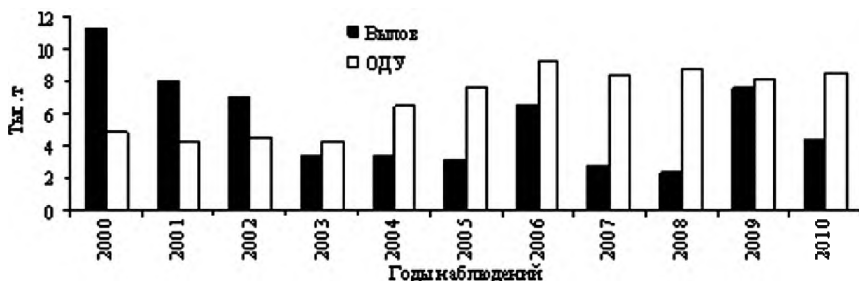


Рис. 7. Вылов и общий допустимый улов наваги Карагинской рыбопромысловой подзоны в 2000—2010 гг., тыс. т

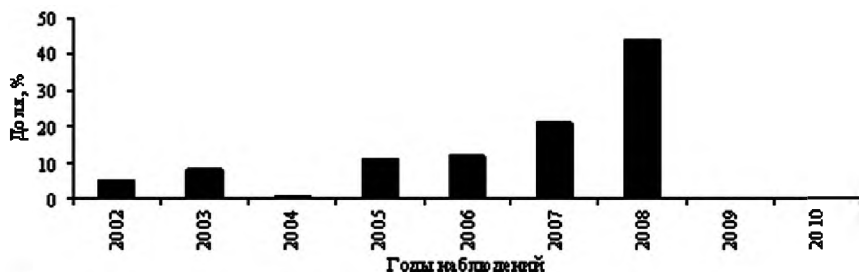


Рис. 8. Доля вылова наваги в Карагинской рыбопромысловой подзоне вентерем в зимний период от величины общего вылова в 2002—2010 гг., %

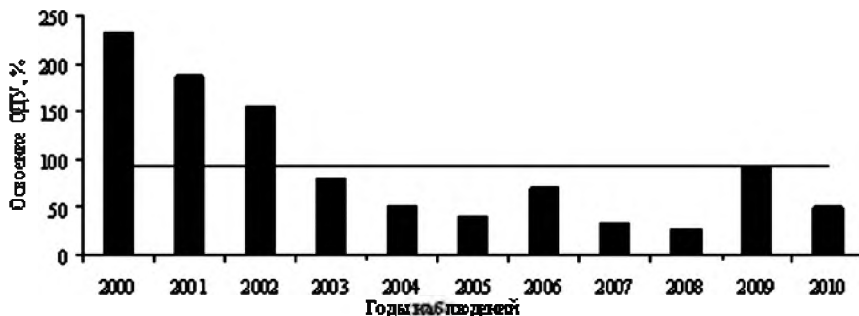


Рис. 9. Освоение ОДУ наваги Карагинской рыбопромысловой подзоны в 2000—2010 гг., %

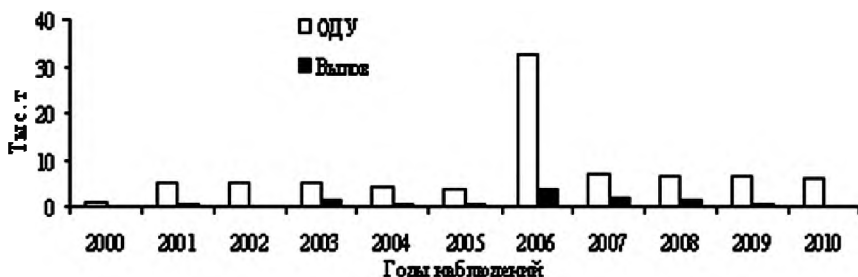


Рис. 10. Вылов и ОДУ наваги Западно-Беринговоморской рыбопромысловой зоны в 2000—2010 гг., тыс. т

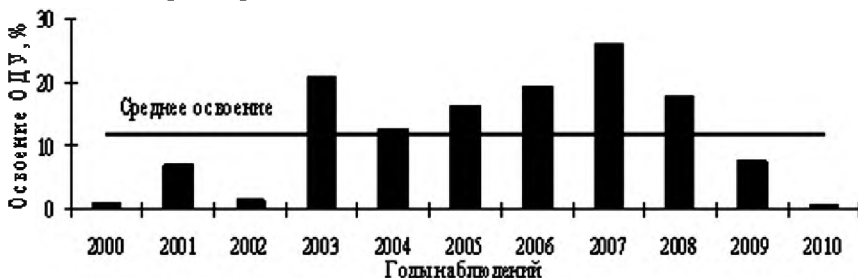


Рис. 11. Освоение ОДУ наваги Западно-Беринговоморской рыбопромысловой зоны в 2000—2010 гг., %

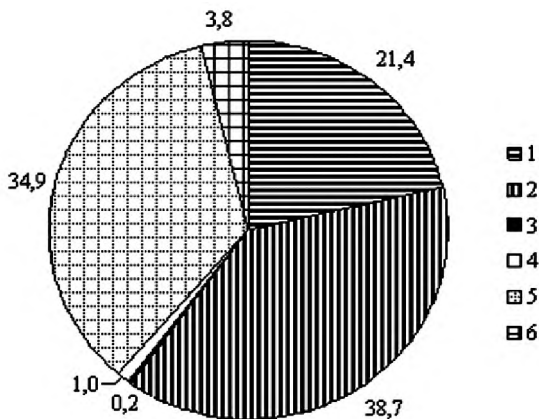


Рис. 12. Средние уловы наваги в разных районах Дальнего Востока по данным ИС «Рыболовство» за период 2003—2010 гг., %:  
 1 — западная часть Берингова моря; 2 — Западная Камчатка; 3 — тихоокеанское побережье Камчатки и Северные Курилы (включая охотоморскую сторону); 4 — северная и северо-западная части Охотского моря; 5 — остров Сахалин и Южные Курилы; 6 — Приморье

значению для этого вида являются воды, омывающие остров Сахалин и южные Курильские острова, где вылавливается 34,9 % наваги Дальнего Востока. Западная часть Берингова моря, даже несмотря на существенное недоосвоение квот, о котором сказано выше, занимает третье место по промысловой значимости в этом ряду. За указанный период здесь добыли 21,4 % всей дальневосточной наваги.

Добыча во всех остальных рыбопромысловых районах составляет всего лишь 5,0 %. Из них первое место занимает Приморье, где добыто 3,8 %, второе — северная и северо-западная части Охотского моря (1,0 %), и минимальное количество рыб этого вида (0,2 %) было выловлено у тихоокеанского побережья Камчатки и в водах, омывающих Северные Курилы.

*Авторы считают своим приятным долгом поблагодарить старшего научного сотрудника Магаданского научно-исследовательского института рыбного хозяйства и океанографии (МагаданНИРО) Андрея Анатольевича Смирнова и сотрудниц Государственного архива Камчатского края Елену Павловну Абрамову и Анастасию Сергеевну Сесицкую за неоценимую помощь, оказанную в подборе источников, без которой это исследование было бы далеко не полным.*

#### Источники

1. *Богаевский В. Т.* О нересте дальневосточной наваги // Изв. ТИНРО, 1951. — Т. 34. — С. 260—261.
2. *Дубровская Н. В.* Биология и промысел дальневосточной наваги. — Автореф. дисс. канд. биол. наук. — М.: Московский технический институт рыбной промышленности и хозяйства им. Микояна, 1954. — 15 с.
3. *Правоторова Е. П., Семенов Л. И.* Перспективы промысла наваги в Магаданской области // Магаданский оленевод, 1964. — № 2. — С. 20—24.
4. *Семенов Л. И.* О локальных стадах тихоокеанской наваги и перспективах её промысла в северной части ареала // Изв. ТИНРО, 1965. — Т. 59. — С. 136—144.
5. *Семенов Л. И.* О запасах наваги Нешканской лагуны Чукотского моря // Магаданский оленевод, 1967. — № 1—2. — С. 28—30.
6. *Сафронов С. Н.* Тихоокеанская навага / Биологические ресурсы Тихого океана. — М: Наука, 1986. — С. 201—212.
7. *Новикова О. В.* Навага / Проект «Моря». Гидрометеорология и гидрохимия морей. — СПб.: Гидрометеиздат, 2001. — Т. 10. Берингово море. Вып. 2. — С. 164—170.

8. *Новикова О. В.* Промысел, распределение и некоторые особенности биологии наваги (*Eleginus gracilis* (Tilesius)) прикамчатских вод // Исследования водных биологических ресурсов Камчатки и северо-западной части Тихого океана. Петропавловск-Камчатский: КамчатНИРО, 2002. — Вып. 6. — С. 120—130.

9. *Балькин П. А.* Рыболовство в западной части Берингова моря // Исследования водных биологических ресурсов Камчатки и северо-западной части Тихого океана. Петропавловск-Камчатский: КамчатНИРО, 2004. — Вып. 7. — С. 27—34.

10. *Балькин П. А.* Состояние и ресурсы рыболовства в западной части Берингова моря. — М.: ВНИРО, 2006. — 143 с.

11. ГАКК, ф. Р-480, оп. 4, д. 6б.

12. *Алексин М. С.* Современное положение рыбной промышленности на Дальнем Востоке и её ближайшие перспективы / Рыбные и пушные богатства Дальнего Востока. — Владивосток: Госкнига, 1923. — С. 3—133.

13. *Гримм О. А.* Смесь. Развитие рыбного промысла в Приамурском крае // Вестник рыбопромышленности. — 1900. — Т. 15. — С. 567—572.

14. *Солдатов В. К.* Обзор исследований, произведённых на Амуре с 1909 по 1913 год. Исследование осетровых Амура // Материалы к познанию русского рыболовства. — 1914. — Т. 3, вып. 12. — 415 с.

15. *Пилсудский Б. О.* Краткий очерк экономического быта айнов на о. Сахалин // Записки общества изучения Амурского края. — Владивосток: Типография «Торгово-промышл. вест. ДВ», 1907. — Т. 10. — С. 89—157.

16. *Рухлов Ф. Н.* Хроники сахалинского рыболовства. — Южно-Сахалинск: СахНИРО, 2007. — 144 с.

17. *Шмидт П. Ю.* Рыбы восточных морей Российской Империи. — СПб.: Имп. Рус. геогр. о-во, 1904. — 466 с.

18. *Дерюгин К. М.* Некоторые результаты научно-промысловых исследований в Охотском море, осуществлённых в 1915—17 гг. под руководством профессора Марукава // Изв. Тихоокеанской научно-промысловой станции. — Владивосток, 1928. — Т. 1, вып. 1. — С. 325—328.

19. *Линдберг Г. У., Дутькейт Г. Д.* Материалы по рыбам Шантарского моря // Изв. Тихоокеанской научно-промысловой станции. — Владивосток, 1929. — Т. 3, вып. 1. — С. 62—69.

20. *Загоскин Л. А.* Пешеходная опись части русских владений в Америке, произведённая лейтенантом Лаврентием Загоскиным в 1842, 1843 и 1844 годах / Загоскин Л. А., Шелихов Г. И. Путешествия к американским берегам. — М.: Дрофа, 2008. — С. 126—624.

21. *Пушков П. А.* Рыбные промыслы Дальнего Востока в 1912 году // Материалы по изучению Приамурского края. — Хабаровск: Типография канцелярии приамурского генерал-губернатора, 1913. — Вып. 14. — С. 1—102.

22. *Павленко М. Н.* Рыболовство в заливе Петра Великого // Материалы по изучению рыболовства и пушного промысла на Дальнем Востоке. — Токио: Типография японо-русского клуба, № 4, 1920. — С. 1—47.

23. Рыбные промыслы Дальнего Востока в 1913 г. по материалам Приамурского управления государственных имуществ под редакцией С. А. Тихенко // Материалы к познанию русского рыболовства. — Петроград, 1915. — Т. 4, вып. 7. — 108 с.

24. *Тихенко С. А.* Рыбные промыслы Дальнего Востока в 1914 году // *Материалы к познанию русского рыболовства.* — Петроград, 1915. — Т. 4, вып. 11. — 216 с.

25. *Кузнецов И. И.* Значение промысла лососёвых Дальнего Востока и искусственное рыборазведение, как одно из главнейших средств для охранения рыбных запасов / *Рыбные и пушные богатства Дальнего Востока.* — Владивосток: Госкнига, 1923. — С. 134—214.

26. ГАКК, ф. Р-541, оп. 1, д. 12.

27. *Пробатов А. Н.* Распределение и численность нерестовой сельди у восточных берегов Японского моря // *Изв. ТИНРО*, 1954. — Т. 39. — С. 21—58.

28. *Борисов Т. М.* Введение / *Рыбные и пушные богатства Дальнего Востока.* — Владивосток: Госкнига, 1923. — С. I—VI.

29. *Правдин И. Ф.* Очерк западно-камчатского рыболовства в связи с общими вопросами дальневосточной рыбопромышленности. Поездка на Камчатку в 1926 г. (17 июня — 23 сентября) // *Изв. ТИНРО*, 1928. — Т. 1, вып. 1. — С. 169—256.

30. *Ильин М. Д.* Рыбоконсервное производство на Дальнем Востоке // *Изв. отдела прикладной ихтиологии и научно-промысловых исследований.* — Ленинград, 1927. — Т. 6, вып. 1. — С. 28—60.

31. ГАКК, ф. Р-480, оп. 4, д. 6а.

32. Там же, ф. Р-541, оп. 1, д. 21.

33. *Горелик В. С.* К вопросу об истории рыбной промышленности Камчатки // *Труды дальневосточного технического института рыбной промышленности и хозяйства.* — 1963. — Вып. 3. — С. 5—17.

34. *Бацаев И. Д.* Сельское и промысловое хозяйство Северо-Востока России 1929—1953 гг. — Магадан: СВКНИИ ДВО РАН, 1997. — 138 с.

35. *Мейсельман А.* Лам. Очерки Охотско-Камчатского края // *Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки.* — Петропавловск-Камчатский, КамчатГТУ, 2008. — Вып. 11. — С. 282—295.

36. *Дерюгин К. М.* Организация Тихоокеанской научно-промысловой станции Дальневосточного управления рыболовства и её исследовательские работы // *Изв. Тихоокеанской научно-промысловой станции.* — Владивосток, 1928. — Т. 1, вып. 1. — С. 5—55.

37. *Шепелева О. Н.* Навага / *Под созвездием Персея. СахНИРО 70 лет.* — Южно-Сахалинск: Рубеж, Форт Росс, 2002. — С. 66—68.

38. ГАКК, ф. Р-541, оп. 1, д. 14.

39. *Черноиванова Л. А.* О динамике численности наваги Амурского залива (Японское море) // *Изв. ТИНРО.* — 2000. — Т. 127. — С. 171—177.

40. *Лестев А. В., Гриценко Г. И., Козлов Б. М.* Промысел наваги в водах Сахалина. — Южно-Сахалинск: Советский Сахалин, 1956. — 70 с.

41. *Худя В. И.* О динамике численности нерестовой части популяции наваги (*Eleginus gracilis*) северной части Татарского пролива // *Изв. ТИНРО.* — 1980. — С. 134—138.

42. ГАКК, Р-480, оп. 1, д. 72.

43. *Маркс К.* Капитал. Критика политической экономии. — М.: Госполитиздат, 1953. — Т. 3. — 932 с.

44. *Терентьев Д. А.* Структура уловов морских рыбных промыслов и многовидовое рыболовство в прикамчатских водах: Автореф. дис. канд. биол. наук. — Владивосток, 2006. — 24 с.
45. *Варкентин А. И., Золотов А. О., Буслов А. В.* Недоучёт вылова минтая как один из факторов снижения численности / Докл. второй обл. науч.-практич. конф. «Проблемы охраны и рационального использования биоресурсов Камчатки». — Петропавловск-Камчатский, 2000. — С. 13—16.
46. *Балыкин П. А., Бонк А. А., Буслов А. В., Варкентин А. И., Золотов А. О., Терентьев Д. А.* Потери улова на промыслах Дальнего Востока и возможности их уменьшения // Сб. науч. статей и докл. науч.-практич. конф. «Экономические проблемы развития рыбной промышленности и хозяйства России в свете реализации концепции развития рыбного хозяйства РФ до 2020 г.». — М.: 2004. — С. 78—86.
47. *Буслов А. В., Бонк А. А., Варкентин А. И., Золотов А. О.* Определение недоучёта вылова минтая и сельди: методические подходы и результаты / Методические аспекты исследований рыб морей Дальнего Востока: Тр. ВНИРО, 2006. — Т. 146. — С. 322—328.
48. *Золотов А. О., Буслов А. В.* Оценка величины прилова при промысле минтая пелагическими тралами в западной части Берингова моря в 2002—2004 гг. // Рыбн. хоз-во, 2006. — № 4. — С. 39—41.
49. ГАКК, ф. Р-480, оп. 3, д. 35.
50. *Гаврилов С. В.* Флот Камчатки. 1928—1945. — Петропавловск-Камчатский: Холд. комп. «Новая книга», 2007. — 432 с.
51. ГАКК, ф. Р-480, оп. 1, д. 166.
52. Там же, оп. 3, д. 1.
53. Там же, ф. Р-541, оп. 1, д. 15.
54. Там же, ф. Р-480, оп. 1, д. 39.
55. Там же, оп. 3, д. 2021а.
56. Дополнения к ОВОС. Глава 7. Морское и каботажное промысловое рыболовство [электронный ресурс]. — Режим доступа: [http://www.sakhalinenergy.ru/ru/documents/doc\\_lender\\_eia\\_7.pdf](http://www.sakhalinenergy.ru/ru/documents/doc_lender_eia_7.pdf)
57. *Гаврилов С. В.* Ивашка рыбацкая. История северного села. Новосибирск: ДЕАЛ, 2010. — 327 с.
58. ГАКК, ф. Р-480, оп. 3, д. 1450а.
59. *Чернявский Г. И.* Заметки о развитии рыбной промышленности Сахалина и Курил. — Южно-Сахалинск: Советский Сахалин, 1958. — 180 с.
60. ГАКК, ф. Р-480, оп. 3, д. 348.
61. Там же, д. 562.
62. *Моисеев П. А.* Рыболовство Японии. — М.: Пищ. пром-сть, 1967. — 200 с.
63. *Бенко Ю. Н., Елжин Е. Я., Фархутдинов Р. К.* Охотская сельдь. Проект «Моря». Гидрометеорология и гидрохимия морей. Т. IX. Охотское море. Вып. 2. Гидрохимические условия и океанологические основы формирования биологической продуктивности. — СПб.: Гидрометеоздат, 1993. — С. 121—125.
64. *Шунтов В. П.* Биологические ресурсы Охотского моря. — М.: Агропромиздат, 1985. — 224 с.

65. *Пушикова Г. М.* Состояние запасов сахалино-хоккайдской сельди и пути стабилизации её численности // Рыбохозяйственные исследования в сахалино-курильском районе и сопредельных акваториях. — Южно-Сахалинск: СахТИНРО, 1994. — С. 47—56.

66. *Науменко Н. И.* Биология и промысел морских сельдей Дальнего Востока. — Петропавловск-Камчатский: Камчатский печатный двор, 2001. — 330 с.

67. *Смирнов А. А., Трофимов И. К.* Краткая характеристика промысла гижигинско-камчатской сельди // Вестник Северо-восточного научного центра Дальневосточного отделения РАН. — 2010, № 3(23). — С. 99—102.

68. *Ivshina E. R.* Resource condition of herring populations caught by fisheries in Sakhalin island waters (review) // Sci. Rep. Hokkaido Fish. Exp. Stn. — 2002, № 62. — P. 9—15.

69. *Трофимов И. К.* О распределении сельди озёр Нерпичье, Калыгирь и Виллой в море и в лагунах // Сб. докл. IV научной конференции «Сохранение биоразнообразия Камчатки и прилегающих морей». — Петропавловск-Камчатский, 2004. — С. 125—140.

70. *Орлов А. М., Сабиров Р. М., Токранов А. М.* Некоторые особенности распределения и биологии наваги *Eleginus gracilis* в тихоокеанских водах северных Курильских островов и юго-восточной Камчатки // Учёные записки Казанского ун-та, 2011. — Т. 153, кн. 2. — С. 274—291.

71. *Варкентин А. И., Сергеева Н. П.* Промысел и размерно-возрастной состав минтая *Theragra chalcogramma* (Pallas) в промысловых уловах в восточной части Охотского моря // Исследования водных биологических ресурсов Камчатки и северо-западной части Тихого океана. — Петропавловск-Камчатский: КамчатНИРО, 2002. — Вып. VI. — С. 75—86.

72. *Кривоногов Т. М.* Мастер Волтер. Люди и судьбы // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. — Петропавловск-Камчатский: КамчатГТУ, 2007. — Вып. 10. — С. 5—9.

73. *Фадеев Н. С.* Северо-тихоокеанские камбалы (распространение и биология). — М.: Агропромиздат, 1987. — 175 с.

74. ГАКК, ф. Р-480, оп. 3, д. 3203.

75. Там же, д. 129.

76. *Сторожев С.* Что у столицы на уме // Северная Пацифика, 1996. — № 1. — С. 46—49.

77. *Балыкин П. А., Буслов А. В., Терентьев Д. А., Бонк А. А.* Распределение квот на вылов водных биоресурсов с учётом многовидового характера рыболовства // Вопр. рыболовства, 2007. — Т. 8, № 3(31). — С. 559—568.

78. *Василец П. М., Терентьев Д. А.* Характеристика промысла водных биологических ресурсов в Карагинской подзоне в 2001—2007 гг. // Исследования водных биологических ресурсов Камчатки и северо-западной части Тихого океана, 2009, вып. 13. — С. 59—73.

Научно-популярное издание

**Камчатский летописец**  
**Историко-краеведческий сборник**

Выпуск 3

Составитель Сергей Витальевич Гаврилов

Редактор С. В. Гаврилов  
Корректор Е. А. Рыбаченко  
Оригинал-макет С. В. Гаврилова

Подписано в печать 20.02.2014. Формат 60x84/16. Бумага офсетная.  
Гарнитура «Школьная». Печать офсетная. Усл. печ. л. 31,62.  
Тираж 500 экз. Заказ № 215.

Издательство «Камчатпресс». 683017, г. Петропавловск-Камчатский,  
ул. Кроноцкая, 12а.

Отпечатано в ООО «Камчатпресс». 683017, г. Петропавловск-Камчатский,  
ул. Кроноцкая, 12а, [www.kamchatpress.ru](http://www.kamchatpress.ru)