Бронепалубный крейсер «Изумруд»

От «Паллады» до «Изумруда»

Летопись русских кораблекрушений на Тихом океане

Ю.В. Ведерников, действительный член Русского географического общества, г. Владивосток

Представляется сложным установить первый случай кораблекрушения русского судна в дальневосточных морях. Однако исторически закреплено, что первое крушение русских судов в водах Тихого океана относится к июню 1648 г., когда кочи казаков атамана Филиппова были застигнуты штормом возле «…большого полуострова (ныне п-ов Лисянского) и были выброшены на перешеек, разъединяющий море и озеро…».

В последующие дни казаки, исправив повреждения судов, продолжили свой путь. Известно, что в этом же году, проходя Ледовитым океаном из Якутска на Камчатку, погибли четыре коча, в т.ч. и судно С. Дежнева, выброшенное штормом южнее устья р. Анадырь.

Основы русского регулярного мореплавания в дальневосточных морях были заложены в 1724 г., с началом «Сибирской (Первой Камчатской) экспедиции» В. Беринга и А. Чирикова. Созданное Охотское адмиралтейство послужило не только базисом этой и последующих экспедиций, но и стало первым русским портом в тихоокеанских водах. Постепенно сформировалось регулярное морское сообщение между Охотском и Камчаткой.

Первоначальное освоение дальневосточных вод сопровождалось «цепочкой» кораблекрушений, главным образом в прибрежных водах Охотоморья. Следуя на Камчатку, у большерецкого устья разбились боты «Восточный Гавриил» (1730 г.) и «Фортуна» (1737 г.), галиот «Охотск» (1747 г.), пакетбот «Иоанн» (1753 г.) и многие другие суда. Дубель-шлюпка «Михаил» (1753 г.), следуя с казенным грузом и подойдя к берегу, разбилась в 70 верстах от Гижиги, а в 1767 г. в этих местах погиб бот «Николай». Историческими артефактами этих событий являются якорь с обломанным веретеном, и две пушки с бота «Кадьяк», погибшего в 1805 г. на Шантарах, переданные в 1953 г. в Музей ТОФ экспедицией Б. Сушкова.

Перспективы богатого промысла морского зверя побудили русское правительство содействовать частной инициативе. Указ Анны Иоанновны в 1732 г. предписывал «... без убытку казенного, сами купцы и промышленники, в отдаленные места путь сыщут...». В 1743–1744 гг. первый промысел провел Е. Басов «сотоварищи», добыв 1,2 тыс. морских котиков и 4 тыс.

песцов, а общий доход пайщиков составил 64 тыс. руб. Успех послужил толчком для организации других промысловых экспедиций: в 1745 г. на промысел вышло два судна, совокупный промысел составил 131,4 тыс. руб.; в 1747 г. уже четыре компании отправили на промысел свои суда, совокупный доход составил 131,6 тыс. руб.

Промыслы в дальневосточных водах требовали большого мужества от мореходов, случаи кораблекрушений не были большой редкостью. Так, в 1746 г. промысловое судно «Евдоким» полтора месяца носило по морю, и оно потерпело крушение у Карагинского острова. Оставшиеся в живых провели зиму на острове, а летом на двух выстроенных байдарах перешли в Нижнекамчатск, с промыслом.

И это – заурядное явление. Так, два года спустя «Перкун и Занат» разбился «...у большого острова, где наперед разбилось берингово судно...». Из наносного леса, остатков судна Беринга и собственного судна мореходы выстроили новое судно «Капитон», на котором выполнили промысел и вернулись в Нижнекамчатск.

В 1750 г. из остатков потерпевшего крушение «Симеона и Иоанна» промысловики выстроили новое судно, назвав его «Иеремия», на котором выполнили промысел и возвратились на Камчатку. В 1752 г. «Борис и Глеб» потерпел крушение, команда спаслась, за две зимы выстроила новое судно «Авраам» и вернулось с добычей.

Всего же за вторую половину XVIII века русские промысловые люди совершили 101 поход к островам Беринга и восточному побережью Камчатки, на Курильские и Алеутские острова, на северо-западное побережье Америки, с совокупным доходом 8,1 млн руб. Для закрепления успеха русского морского промысла в 1799 г. была создана Российско-Американская компания, с центром на северо-американском континенте в г. Ново-Архангельск.

Суда Российско-Американской компании совершали плавания в тихоокеанских акваториях, поддерживали связь с Камчаткой и азиатскими портами. Благодаря владениям на Аляске снаряжались кругосветные экспедиции, расширялись научно-географические исследования на Тихом океане. Первым русским военным кораблем, пришедшим в Ново-Архангельск в 1804 г., стал шлюп «Нева», осуществлявший совместно со шлюпом «Надежда», кругосветное плавание, снаряженное на средства Российско-Американской компании.

Впоследствии «Нева» погибла возле м. Эджком, на пути в залив Ситха. В 1807 г. на восточном берегу Камчатки разбился компанейский бриг «Ситха», а в 1811 г. в бухте Вилючинской погибло судно «Юнона», в памяти наших соотечественников увековеченное рок-оперой «Юнона и Авось».

Дальнейшее русское продвижение на восток проходило по Амуру, морской компонентой которого стала Амурская экспедиция, проводимая Г.И. Невельским на транспорте «Байкал» с 1850 г. Всего за шесть лет был проделана огромная работа: присоединены земли Приамурья и заложен первый русский военный пост – Николаевский, превратившийся затем в город и порт Николаевск-на-Амуре,

Дальнейшее русское продвижение на восток проходило по Амуру, морской компонентой которого стала Амурская экспедиция, проводимая Г.И. Невельским на транспорте «Байкал» с 1850 г.

были изучены низовья и лиман Амура, открыты пролив между островом и материком и Императорская гавань. Для закрепления успеха и развития отношений с Японией в 1852 г. на Дальний Восток была направлена дипломатическая миссия адм. Е.В. Путятина на фрегате «Паллада», в сопровождении парусно-паровой шхуны «Восток». Впоследствии к ним присоединился фрегат «Диана».

Всем этим судам судьба определила навсегда остаться на Дальнем Востоке. Первой погибла «Диана», в январе 1855 г. попав в цунами в японском порту Симода и затонув. «Паллада», изношенная за долгие годы службы и дальним походом на Тихий океан в условиях начавшейся Крымской войны, была укрыта от неприятеля в бухте Постовой, где во избежание захвата была затоплена в 1856 г. До настоящего времени от фрегата сохранились правая часть корпуса, ушедшая в прибрежный ил, да якорь, доставленный в Музей ТОФ ледоколом «Красный октябрь» в 1923 г.

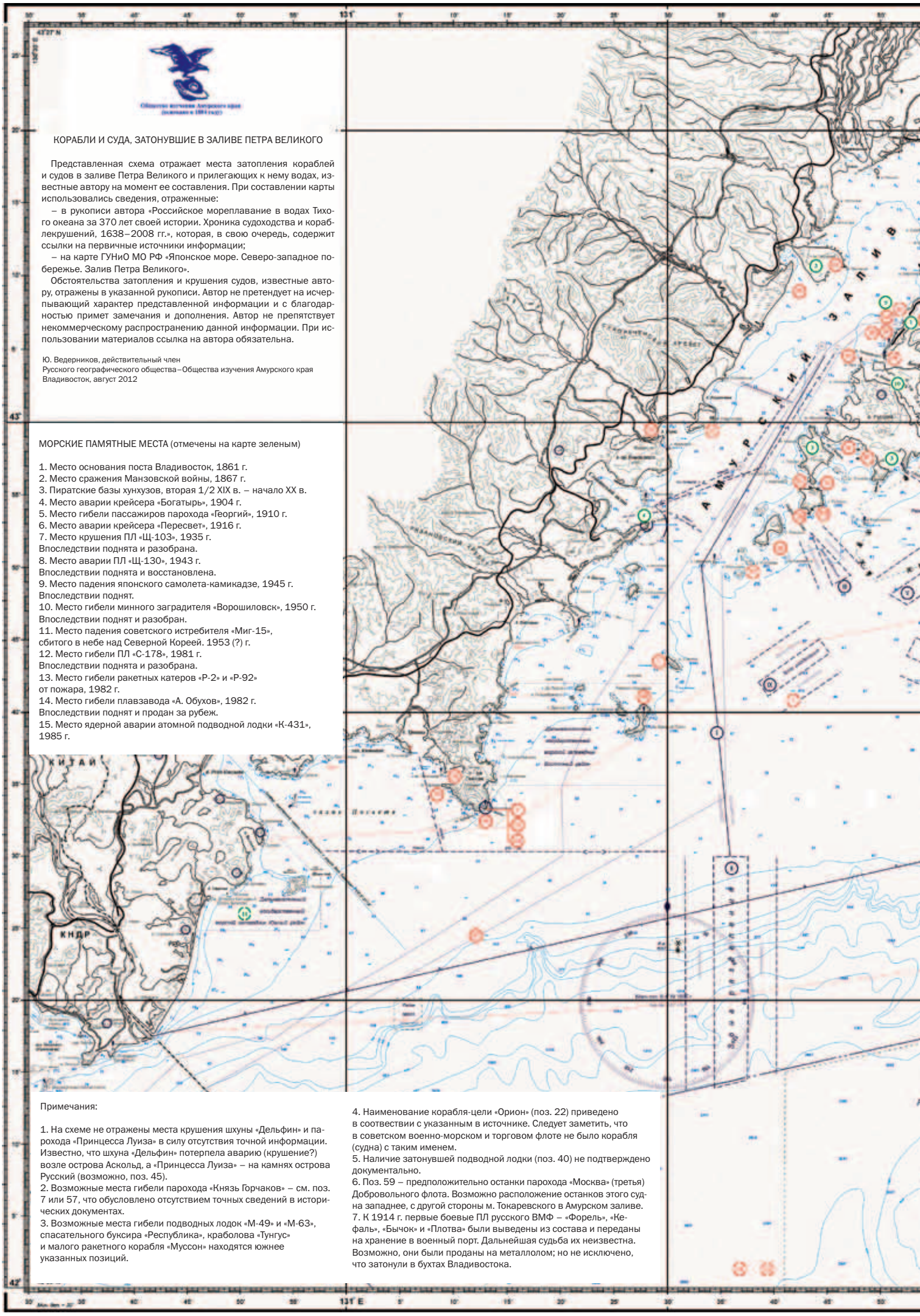
Транспорт «Байкал», выведенный из состава флота, затонул в 1871 г. во Владивостоке, в бухте Золотой Рог возле памятника адмиралу Г.И. Невельскому.

Парусно-паровая шхуна «Восток» почти тридцать последующих лет занималась гидрографическими исследованиями дальневосточных морей и погибла 28.07.1883 г. возле острова Редклиф (ныне – Стенина), наткнувшись на риф у северной оконечности. Поиск шхуны «Восток» проводился в 1970-х гг. группой аквалангистов П.А. Курилова и Г.П. Костина и был продолжен в 1980-х гг. аквалангистами Владивостокского клуба ДОСААФ, 178-го завода и Славянки. Шхуна погибла на каменной косе, меняющей свое положение, и «жернова времени» уничтожили металлический корпус. На месте гибели были подняты элементы корпусных конструкций, такелажа, но осталась ненайденной паровая машина шхуны – технический раритет первой половины XIX века.

В целом за период российского мореплавания с начала XVIII до середины XIX веков документально подтверждена гибель в тихоокеанских водах 90 русских судов.

Вторая половина XIX века характеризовалась постепенным освоением Приамурского края и южного Приморья. Использование Амура как естественной и единственной в то время внутренней магистрали, связывающей Дальний Восток с Сибирью и европейской Россией, обусловило интенсивное судоходство как по этой реке, так и на линии «Восточная Азия – Приморье – Николаевск-на-Амуре».

В 1860 г. в Амурском лимане погибли пароходы «Святой Иннокентий» и «Русь», а сентябре 1878 г. –



КОРАБЛИ И СУДА, ЗАТОНУВШИЕ В ЗАЛИВЕ ПЕТРА ВЕЛИКОГО

Представленная схема отражает места затопления кораблей и судов в заливе Петра Великого и прилегающих к нему водах, известные автору на момент ее составления. При составлении карты использовались сведения, отраженные:

– в рукописи автора «Российское мореплавание в водах Тихого океана за 370 лет своей истории. Хроника судоходства и кораблекрушений, 1638–2008 гг.», которая, в свою очередь, содержит ссылки на первичные источники информации;

– на карте ГУНиО МО РФ «Японское море. Северо-западное побережье. Залив Петра Великого».

Обстоятельства затопления и крушения судов, известные автору, отражены в указанной рукописи. Автор не претендует на исчерпывающий характер представленной информации и с благодарностью примет замечания и дополнения. Автор не препятствует некоммерческому распространению данной информации. При использовании материалов ссылка на автора обязательна.

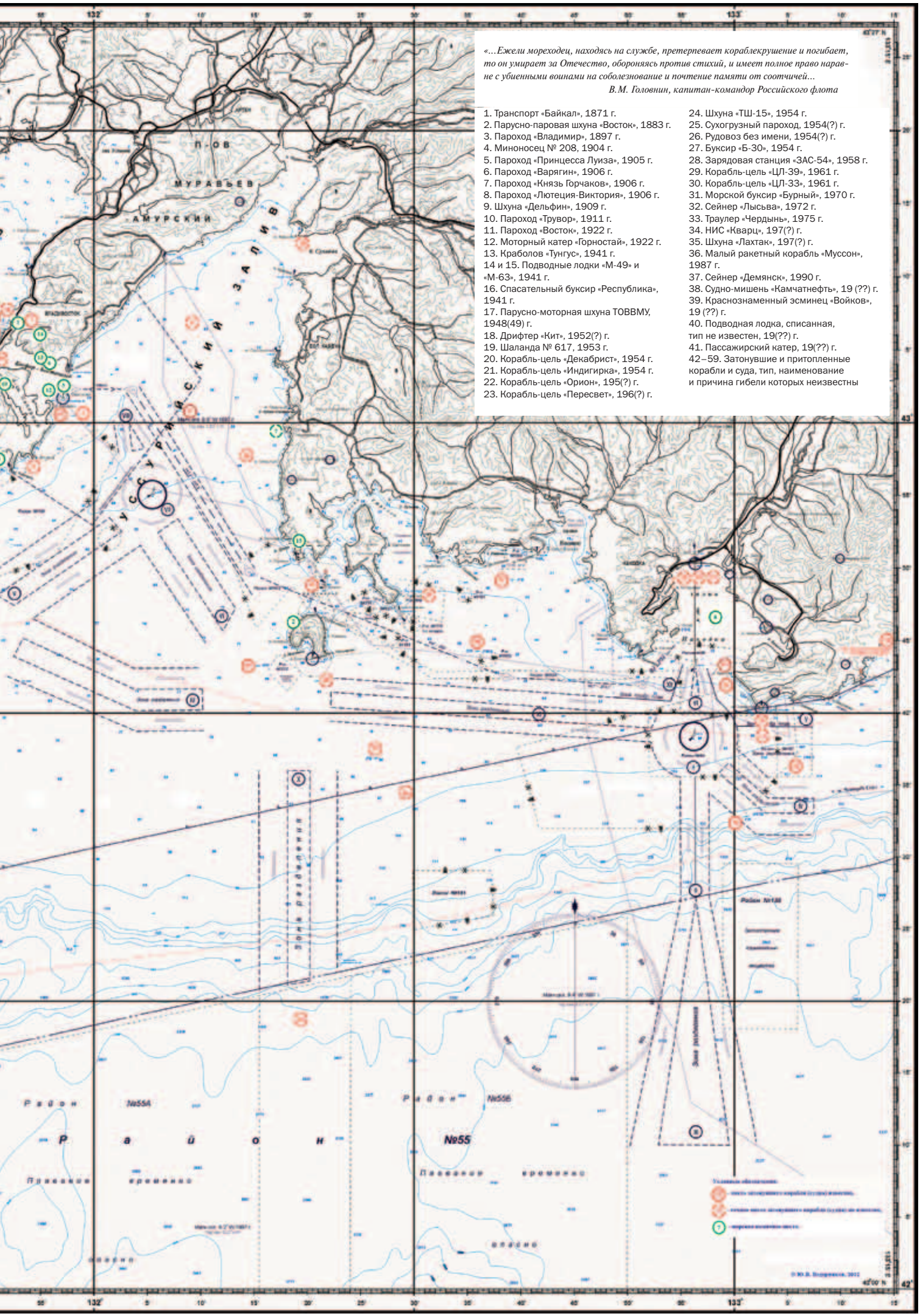
Ю. Ведерников, действительный член
Русского географического общества–Общества изучения Амурского края
Владивосток, август 2012

МОРСКИЕ ПАМЯТНЫЕ МЕСТА (отмечены на карте зеленым)

1. Место основания поста Владивосток, 1861 г.
2. Место сражения Манзовской войны, 1867 г.
3. Пиратские базы хунхузов, вторая 1/2 XIX в. – начало XX в.
4. Место аварии крейсера «Богатырь», 1904 г.
5. Место гибели пассажиров парохода «Георгий», 1910 г.
6. Место аварии крейсера «Пересвет», 1916 г.
7. Место крушения ПЛ «Щ-103», 1935 г.
Впоследствии поднята и разобрана.
8. Место аварии ПЛ «Щ-130», 1943 г.
Впоследствии поднята и восстановлена.
9. Место падения японского самолета-камикадзе, 1945 г.
Впоследствии поднят.
10. Место гибели минного заградителя «Ворошиловск», 1950 г.
Впоследствии поднят и разобран.
11. Место падения советского истребителя «Миг-15»,
сбитого в небе над Северной Кореей. 1953 (?) г.
12. Место гибели ПЛ «С-178», 1981 г.
Впоследствии поднята и разобрана.
13. Место гибели ракетных катеров «Р-2» и «Р-92»
от пожара, 1982 г.
14. Место гибели плавзавода «А. Обухов», 1982 г.
Впоследствии поднят и продан за рубеж.
15. Место ядерной аварии атомной подводной лодки «К-431»,
1985 г.

Примечания:

1. На схеме не отражены места крушения шхуны «Дельфин» и парохода «Принцесса Луиза» в силу отсутствия точной информации. Известно, что шхуна «Дельфин» потерпела аварию (крушение?) возле острова Аскольд, а «Принцесса Луиза» – на камнях острова Русский (возможно, поз. 45).
2. Возможные места гибели парохода «Князь Горчаков» – см. поз. 7 или 57, что обусловлено отсутствием точных сведений в исторических документах.
3. Возможные места гибели подводных лодок «М-49» и «М-63», спасательного буксира «Республика», краболова «Тунгус» и малого ракетного корабля «Муссон» находятся южнее указанных позиций.
4. Наименование корабля-цели «Орион» (поз. 22) приведено в соотвествии с указанным в источнике. Следует заметить, что в советском военно-морском и торговом флоте не было корабля (судна) с таким именем.
5. Наличие затонувшей подводной лодки (поз. 40) не подтверждено документально.
6. Поз. 59 – предположительно останки парохода «Москва» (третья) Добровольного флота. Возможно расположение останков этого судна западнее, с другой стороны м. Токаревского в Амурском заливе.
7. К 1914 г. первые боевые ПЛ русского ВМФ – «Форель», «Кефаль», «Бычок» и «Плотва» были выведены из состава и переданы на хранение в военный порт. Дальнейшая судьба их неизвестна. Возможно, они были проданы на металлолом; но не исключено, что затонули в бухтах Владивостока.



«...Ежели мореходец, находясь на службе, претерпевает кораблекрушение и погибает, то он умирает за Отечество, обороняясь против стихий, и имеет полное право наравне с убиенными воинами на соболезнование и почтение памяти от соотчичей...

В.М. Головнин, капитан-командор Российского флота

1. Транспорт «Байкал», 1871 г.
2. Парусно-паровая шхуна «Восток», 1883 г.
3. Пароход «Владимир», 1897 г.
4. Миноносец № 208, 1904 г.
5. Пароход «Принцесса Луиза», 1905 г.
6. Пароход «Варягин», 1906 г.
7. Пароход «Князь Горчаков», 1906 г.
8. Пароход «Лютеция-Виктория», 1906 г.
9. Шхуна «Дельфин», 1909 г.
10. Пароход «Трувор», 1911 г.
11. Пароход «Восток», 1922 г.
12. Моторный катер «Горностай», 1922 г.
13. Краболов «Тунгус», 1941 г.
14 и 15. Подводные лодки «М-49» и «М-63», 1941 г.
16. Спасательный буксир «Республика», 1941 г.
17. Парусно-моторная шхуна ТОВВМУ, 1948(49) г.
18. Дрифтер «Кит», 1952(?) г.
19. Шаланда № 617, 1953 г.
20. Корабль-цель «Декабрист», 1954 г.
21. Корабль-цель «Индигирка», 1954 г.
22. Корабль-цель «Орион», 195(?) г.
23. Корабль-цель «Пересвет», 196(?) г.
24. Шхуна «ТШ-15», 1954 г.
25. Сухогрузный пароход, 1954(?) г.
26. Рудовоз без имени, 1954(?) г.
27. Буксир «Б-30», 1954 г.
28. Зарядовая станция «ЗАС-54», 1958 г.
29. Корабль-цель «ЦЛ-39», 1961 г.
30. Корабль-цель «ЦЛ-33», 1961 г.
31. Морской буксир «Бурный», 1970 г.
32. Сейнер «Лысьва», 1972 г.
33. Траулер «Чердынь», 1975 г.
34. НИС «Кварц», 197(?) г.
35. Шхуна «Лахтак», 197(?) г.
36. Малый ракетный корабль «Муссон», 1987 г.
37. Сейнер «Демянск», 1990 г.
38. Судно-мишень «Камчатнефть», 19 (??) г.
39. Краснознаменный эсминец «Войков», 19 (??) г.
40. Подводная лодка, списанная, тип не известен, 19(??) г.
41. Пассажирский катер, 19(??) г.
42–59. Затонувшие и притопленные корабли и суда, тип, наименование и причина гибели которых неизвестны

работавший на этой линии пароход «Батрак» сел на мель возле поста Дуэ, при снятии с которой опрокинулся и затонул. 4 июня 1893 г. во время перехода с поселенцами из Владивостока в Николаевск-на-Амуре пароход «Владивосток» в сильный туман наскочил на камни Сивуч, южнее Императорской гавани. Благодаря умелым действиям капитана судна экипаж и пассажиры не пострадали, но груз и пароход были утеряны. По той же причине в 1897 г. недалеко от Императорской гавани погибли иностранные пароходы «Nevading» и «Викинг», привлеченные для работы на линии «Владивосток – Николаевск-на-Амуре». В том же 1897 г. на камнях Де-Кастри погиб пароход «Стрелок».

Начало XX века ознаменовалось трагедией Русско-японской войны, отразившейся на судьбах китайского, русского и японского народов. Возле Порт-Артура нашли упокоение броненосцы «Петропавловск» и «Севастополь», крейсер «Боярин» и минный транспорт (заградитель) «Енисей», героические миноносцы «Стерегущий» и «Страшный», канонерские лодки «Гремящий» и «Отважный», пароход «Уинсон» и шхуна «Луция», прорывавшиеся в осажденную крепость и погибшие на минах, и еще 11 кораблей и судов. Переписка с китайскими учеными позволяет утверждать, что они периодически обнаруживают затонувшие корабли. Однако планомерных исследований не производилось.

В Цусимском бою погибло 20 русских кораблей и судов. Часть из них была обследована. Так, в 1980 г. японские водолазы, разыскивавшие золотой запас русской эскадры, осмотрели крейсер «Адмирал Нахимов». Двадцатилетие спустя с этой же целью были обследованы транспорт «Иртыш» и крейсер «Дмитрий Донской». Золота, как водится, не нашли, но шумиха не утихала долго...

Останки другого участника Цусимского боя – крейсера «Изумруд» – покоятся в бухте Владимир. Прорвавшийся в русские воды крейсер сел на мель и был взорван экипажем, опасавшимся захвата его противником. В последующие годы крейсер был поэтапно разобран.

В 1970–1980 гг. поиск останков крейсера начали аквалангисты дальнегорского клуба «Горгона» во главе с Б. Гороховым. В 1988 г. экспедицией на моторной яхте «Вектор» капитана В. Волошина была найдена и поднята 120-мм пушка с крейсера. В настоящее время ее можно видеть возле музея Тихоокеанского флота. Это единственное сохранившееся орудие русского флота, участвовавшее в Цусимском сражения. В 1989 и 1990 гг. место гибели «Изумруда» было обследовано экспедициями Приморского краевого клуба подводного поиска «Восток». В итоге были подняты конструктивные элементы крейсера, впоследствии переданные в «Общество изучения Амурского края».

Сохранившейся реликвией Русско-японской войны стал миноносец № 208, подорвавшийся на японской мине в июле 1904 г. возле Владивостока. В начале 1930-х гг. знаменитый ЭПРОН «...принимал меры по установлению точного места миноносца, затонувшего против Русского острова...» (цит. по: Отчет начальника ДВ партии ЭПРОН), но безрезультатно. По найденным нами (*Ю.В.*) архивным документам, в 1987–1990 гг. аквалангистами Владивостокского клуба ДОСААФ и Клубом подводного поиска «Восток» были предприняты попытки поиска миноносца, но опять же безуспешно. Затем поиски проводились другими дайверами, но с тем же результатом. И только летом 2011 г. судьба улыбнулась Р.А. Фадееву, обнаружившему миноносец, поднявшему артефакты и снявшему видеофильм.

Известны и два других судна, погибших на минах возле Владивостока в 1906 г. Первый – пароход «Князь Горчаков», убытки по крушению которого составляли очень серьезную сумму – 1 465 529 руб. 71 коп. Второй – пароход «Варягин», получивший известность как судно, на котором якобы перевозилось золото на сумму 60 тыс. руб. Достоверным остается только факт гибели большого количества людей – почти 300 человек.

Однако полагаем, что большего исторического интереса для подводного поиска заслуживает иной факт: в 1914 г. подводные лодки Сибирской флотилии – «Форель», «Осетр», «Кефаль», «Бычок» и «Плотва» были сданы на хранение в военный порт и дальнейшая их судьба неизвестна. Возможно, их продали на лом, что сомнительно из-за небольшого веса металла, «негабаритности форм» и, как следствие, сложности их доставки на разделку. Может быть, подлодки со временем затонули где-то в черте Владивостока. Известно лишь, что «Форель» в 1918 г. находилась во Владивостоке. Несколько ранее, в 1908 г., в Николаевске-на-Амуре сдали в порт малую, всего 8 тонн, подлодку «Кета», которая так же «потерялась в истории»...

Всего же с 1860 по 1922 гг. на Дальнем Востоке погибло 105 русских кораблей и судов. Восстановление советского дальневосточного судоходства началось с подъема затопленных кораблей.

В первые послевоенные годы возле Владивостока погибли пароходы «Принцесса Луиза» и «Лютеция–Виктория», севшие на камни острова Русский, и «Трувор» – у мыса Поворотный, возле Аскольда потерпела крушение яхта «Дельфин».

Начавшаяся гражданская война и иностранная интервенция «не отменили» русское судоходство в дальневосточных морях. В 1918 г. пропал без вести в Японском море пароход «Север», в 1919 г. в бухте Опричник погиб пароход «Барх», были и другие потери.

Интересна судьба амурской канонерской лодки «Орочанин», которая в сентябре 1918 г. охраняла караван судов, следовавших с отступающими красными войсками по Амуру к реке Зея. После боя у Зейского железнодорожного моста «Орочанин», получивший большие повреждения, был отведен на 12 км ниже и взорван, а караван расформирован...

По некоторым данным, «Орочанин» вез приисковое (не казенное) золото, «заимствованное» красными в Благовещенске. Официальных подтверждений этому мы не имеем, но в конце 1980-х гг. местный житель деревни Князевка нашел золотой брусок. По этому поводу был даже снят телефильм «Нечистая сила» (1989 г.), в котором говорилось об 11 пудах золота и о поощрении местного жителя в размере 147 тыс. советских рублей...

Выполняя служебный долг – защищая рыбные промыслы в Охотском море, – охранный крейсер «Командор Беринг» ранним утром 14 июня 1920 г. выскочил на камни мыса Лопатка. На шлюпках удалось вывезти часть груза, пострадавших не было, а крейсер затонул, разломившись пополам. При исходе «Белого движения» из Приморья на камнях острова Моисеева погиб моторный катер «Горностай», возле корейского Гензана – катера «Ретвизанчик» и «Усердный», под Шанхаем – охранный крейсер «Лейтенант Дыдымов», а у Пескадорских островов – тральщик «Аякс».

Всего же с 1860 по 1922 гг. на Дальнем Востоке погибло 105 русских кораблей и судов.

Восстановление советского дальневосточного судоходства началось с подъема затопленных кораблей. Известно, что ДВ партией ЭПРОН были подняты ледокол «Богатырь», пароход «Сишан», шаланда «Уссурийская», катер «Работник», рыболовный сейнер и другие суда. Случаев крушений судов в 1923–1940 гг. было немало – 42. Так, в 1923 г. штормом на камчатский берег было выброшено несколько рыбопромысловых катеров, в 1926 г. в Амурском лимане погиб пароход «Сучан», в 1930 г. – теплоход «Охотск», затопленный на входном фарватере в Авачу, в 1935 г. – подводная лодка «Щ-103», выброшенная на камни Уссурийского залива, и другие.

Широко известна гибель парохода «Челюскин». Однако мало кто знает о трагедии ледокольного парохода «Малыгин». Судьба этого судна без прикрас легендарна: построенное в 1912 г. как ледокольный пароход «Брюс», судно было приобретено русским правительством, наименовавшим его «Соловей Будимирович». В августе 1921 г. ледокол, переименованный в «Малыгин», участвует в первой экспедиции Плавморнина (Плавучего морского научно-исследовательского института), а в 1928 г. – в спасении экспедиции Нобиля. В 1934 г. ледокол сел на камни острова Шпицберген, но был спасен экспедицией ЭПРОН.

«Малыгин» пропал без вести в ночь с 27 на 28 августа 1940 г. у северо-восточного берега Камчатки. Вместе с ним погиб весь экипаж и персонал гидрографической экспедиции Я.К. Смирницкого. Поиски «Малыгина» проводились до середины ноября, но безрезультатно. Авиаторами-пограничниками была найдена шлюпка судна, поисковые партии обнаружили труп девушки, входившей в состав экспедиции, а также портфель Я.К. Смирницкого с деньгами и результатами научных исследований. В последний момент ученый обернул документы в целлофан, портфель, в котором они находились, набил пробкой и выбросил за борт в надежде, что волны вынесут его на берег. Сам «Малыгин» до сих пор не найден...

С началом Великой Отечественной войны, в условиях разгрома РККА на западе и стратегической неопределенности на востоке, для обороны Владивостока от залива Посьет до мыса Поворотный было выставлено 6385 мин заграждения, возле Петропавловска-Камчатского – 720 мин, в районах Советской Гавани – 1420 мин и Владимиро-Ольгинской ВМБ – 586 мин. С информированием дальневосточного судоходства о минной опасности и созданием военно-лоцманских пунктов, как водится, «опоздали». В результате этого на своих минных заграждениях погибло две подводных лодки – «М-49» и «М-63», краболов «Тунгус» и другие суда.

В августе 1921 г. ледокол «Малыгин» участвует в первой экспедиции Плавморнина (Плавучего морского научно-исследовательского института), а в 1928 г. – в спасении экспедиции Нобиля.

Всего в военные годы погибло 35 советских торговых и рыболовных судов. Некоторые из них были потоплены японской авиацией в азиатских портах и на подходах к ним. Некоторые суда погибли в результате навигационных ошибок, многие были ошибочно торпедированы американскими и японскими подводными лодками.

Вследствие внутреннего взрыва погибла подводная лодка «Щ-138», выполнявшая боевое дежурство в Николаевске-на-Амуре, в 1942 г. при переходе на Северный флот погибла «Л-16», а тремя годам позже при боевых действиях с Японией пропала без вести «Л-19». При высадке десанта на Шумшу в августе 1945 г. погибли десантные суда «ДС-1», «ДС-3», «ДС-5», «ДС-8» и «ДС-43», пограничные катера «ПК-8» и «ПК-9» и бот краболовной базы «Менжинский». Атакой камикадзе в Первом Курильском проливе был потоплен тральщик «КТ-152».

Интересны случаи гибели иностранных подводных лодок в советских водах. Так, в 1942 г. американская подводная лодка «S-44» атаковала в надводном положении японский эсминец, ошибочно приняв его за торговое судно, и была потоплена в 30–40 милях мористее камчатского Озерновского рыбокомбината.

Год спустя другая американская ПЛ «Херинг» атаковала в надводном положении и потопила стоявшие на рейде острова Матуа японские транспортные суда. В момент атаки лодка была обнаружена японской береговой батареей, открывшей по ней сильный огонь. По докладам японских артиллеристов, лодка получила два прямых попадания в рубку и затонула. Заметим, что лодка погибла от огня береговой батареи – уникальный случай в мировой практике. В том же 1943 г. американская ПЛ «Уаху» пропала без вести в проливе Лаперуза. В конце 1990-х гг. была обнаружена японцами. В 2006 г. «Уаху» обследовали российские водолазы, погружаясь с яхты «Искра».

Цусимский пролив считается роковым местом для русского флота, в водах которого во время Русско-японской войны погибло два десятка русских кораблей.

В ходе военного и послевоенного траления погибли «ТЩ-279», «ТЩ-523», «ТЩ-610» и «КАТЩ-81», а жертвами минной войны в мирное время стали сейнеры «Лысьва» (1972 г.) и «Чердынь» (1975 г.).

Всего с 1946 по 1991 гг. в дальневосточных морях и тихоокеанских водах нами документально подтверждено 334 случая кораблекрушений, а с 1992 по 2008 гг. – 97. Полагаем, что рассмотреть в рамках статьи каждый из них не представляется возможным. Понимая, что крушение судна – это всегда трагедия, позволим себе отразить лишь некоторые эпизоды.

Так, интересен факт гибели баржи «Дукча», принадлежавшей МВД СССР и пропавшей без вести 6 июля 1947 г. в Охотском море возле полуострова Кони, имея на борту ценный груз. Характер груза нам неизвестен, однако в следующем году силами Аварийно-спасательной службы Тихоокеанского флота (!!!) осуществлялся поиск пропавшего судна, но безрезультатно.

В восточном секторе Арктики в результате ледовых аварий затонули пароходы «Моссовет» (1946 г.) и «Казахстан» (1949 г.). «Моссовет» прославился в 1937 г., первым пройдя за одну навигацию Севморпуть. «Казахстан» – один из немногих гражданских судов, «выживших» в ходе трагедии Таллиннского перехода 1941 г.

В декабре 1952 г. пропала без вести подводная лодка «С-117», участвовавшая в учениях в Татарском проливе. Произведенный поиск результатов не дал, вместе с лодкой погибли 12 офицеров, 40 старшин и матросов.

По нашему мнению, представляет интерес поиск другой подводной лодки, затонувшей в мае–июне 1958 г., при буксировке из бухты Конюшкова в Большой Камень. Полагаем, что это единственный, сохранившийся (хотя бы и таким способом) образец подводного минного заградителя типа «Л» 1930-х гг. постройки, лежащий на глубине 30–40 м.

Широко известным трагическим днем стало 19 января 1965 г., когда на промысле возле острова Святого Павла один за другим затонули траулеры «Бокситогорск», «Нахичевань», «Себеж» и «Севск». Всего погибло более 100 человек, спасти удалось лишь одного, снятого с плавающего кверху днищем траулера на следующий день после катастрофы.

Однако мало кому известны трагедии конца октября 1965 г., когда 26 октября затонули суда – «Изобата» в Анадырском заливе, «Батокс» – в Тауйской губе и «Центавр» – в беринговоморской бухте Лаврова, 27 октября – судно «СБН-11316» на Шикотане, а 31-го – танкер «Аян» на камнях залива Кекурный Охотского моря.

По справедливости роковым местом русского флота считается Цусимский пролив, в водах которого во время Русско-японской войны погибло два десятка русских кораблей. Не менее роковыми стали прибрежные воды порта Вакканай острова Хоккайдо, где погибли охранная шхуна «Крейсерок» в 1889 г., пароход «Индигирка» в 1940 г. и рефрижератор «Ангара» в 1966 г.

Как ни странно, но «роковое» имя, которое носило наибольшее количество погибших судов, это «Николай» – в 1775 г. погибло промысловое судно «Николай», затем последовали три «одноименных» бота Охотской флотилии (1767, 1787 и 1806 гг.), далее судно «Николай» Российско-Американской компании (1808 г.), «тезки» – шхуна и бриг (1827 и 1842 гг.), «компанейский» пароход «Николай I» (1840-е гг.) и пароход «Товарищества Амурскаго пароходства» (1873 г.), всего 9 судов.

Мартиролог погибших судов содержит четыре «Охотска» (1748, 1805, 1855 и 1930 гг.), четыре «Камчатки» (1841, 1905, 1921 и 1922 гг.) и три «Михаила» (1753, 1823 и 1905 гг.).

И в окончании статьи отметим, что поиск затонувших кораблей не обязательно должен проходить «вдали от берегов». Так, со слов приморского дайвера В.В. Купчика, списанная подводная лодка (предположительно типа «Щ») затонула на рейде судоразделочной базы в Амурском заливе, метрах в 60-ти от владивостокского берега. Это, наверняка, не единичный случай затопления кораблей и судов у разделочной базы. Полагаем, что «судораздельщики» отчитывались за работу «тоннами вторчермета», а не фактом разделки конкретного судна или корабля. Затонувший корабль «покрывался отчетностью по тоннам» от других объектов разделки, а со временем терялся «в отчетности». Также вспомним, что в отчетах Поисково-спасательной службы Тихоокеанского флота упоминались подводные лодки типа «Щ», затопленные в протоке Амура (возможно, «Шарахунда», имя приводим на память. – *Ю.В.*), на берегах которой «когда-то» располагался сталелитейный завод...

Судоразделочная база Владивостока хранит останки и другого легендарного корабля – эсминца «Войков». Построенный в 1916 г. как балтийский «Лейтенант Ильин», корабль отличился в ходе Первой мировой войны, приняв участие в Моонзундском сражении. В 1936 г. «Войков» совместно с эсминцем «Сталин» (бывший балтийский «Самсон») перешел Севморпутем на ТОФ и через несколько лет отличился в войне с Японией 1945 г., за что был награжден орденом Боевого Красного Знамени. В «лихие девяностые» корабль был основательно «порезан» сборщиками металлома. А для потомков сохранилось 100-мм орудие корабля, установленное на Мемориальном комплексе Корабельной набережной Владивостока.

В настоящий момент автор статьи заканчивает работу над рукописью книги об истории русского мореплавания и кораблекрушений в Тихом океане, и с благодарностью примет все замечания и дополнения к данной статье (контакты автора – в редакции).