



ЦУСИМА, ГОД 2005-Й

Андрей Попович, капитан
шхуны "Чава", г. Владивосток

*В далеком Цусимском проливе,
вдали от родимой земли,
На дне океана глубоко
забытые есть корабли.
Там русские спят адмиралы
и дремлют матросы вокруг,
У них прорастают кораллы
меж пальцев раскинутых рук.*

Народная песня

Автор этой статьи уже знакомил читателей "КиЯ" (см. № 194) с техническими характеристиками шхуны "Чава", которая была построена им по проекту Д. Дикса в 2004 г. А весной 2005 г. "Чава" совершила морской поход на место Цусимского сражения. О своих впечатлениях автор и рассказывает в своей статье.



21 мая 2005 г. Владивосток, яхт-клуб Морской академии. Провожающие с тревогой смотрят в хмурое небо, резкие порывы юго-западного ветра гудят в вантах. Капитаны, заглянувшие попрощаться, шуряют: "Прямо в штормягу идете!" К полудню отход оформлен, снимаемся и уходим. На смену суете последних дней приходит спокойная череда вахт. Впереди — 550 миль до Цусимы.

Стоило нам выйти в море, и регулярно проходящие с юга циклоны куда-то запропастились, давление поднялось, ветер стих.

Под двигателем мы перевалили холодное Приморское течение с температурой воды 6° и, наконец, 23 мая, через 45 часов после выхода, получили достойный ветер и заглушили дизель. Запись в судовом журнале: "10.30...V = 7 уз. Паруса: грот, фок, стаксель, кливер, топсель. Галфвинд, правый галс".

Уже к 16 часам, к началу моей вахты, раздуло до стабильных 20–25 уз, при порывах умный ветромер изредка попискивает, предупреждая о скорости ветра более 30 уз. Ветер отошел до бакштага. Парусов явно много для такой погоды, лодка "лежит" на руле. Убираем топсель и грот,



еще раньше на отходе ветра был убран стаксель. Под фоком и кливером центровка стала значительно лучше.

Ветер продержался до вечера 24 мая. К этому времени по правому борту появились смутные очертания гористого корейского берега. В море оживление — мы пересекаем судоходную трассу. Корейцы патрулируют зону: сначала вертолет, который пару раз нас облетел, потом по левому борту долго маячил катамаран береговой охраны. Вот мы и добрались до тепла, вода уже 18°.

25 мая, 16.30. Вышли на точку, намеченную для церемонии опускания венков. Сто лет назад во время Цусимского боя русские моряки сражались и погибли здесь, на обширном морском пространстве от северной оконечности о. Цусима до о. Уллындо (о. Дажелет).

Морские карты испещрены значками затонувших русских кораблей. Мы находились в районе самых тяжелых потерь, здесь затонули новейшие для тех времен броненосцы. “Александр III”, введенный в строй за год до своей гибели, ушел на дно со всем гвардейским экипажем. Никто не спасся. “Бородино” — в живых остался один матрос. Здесь лежат останки кораблей “Князь Суворов”, “Ослябя”, “Наварин”, с которого спаслись трое.

Мы положили шхуну в дрейф. Теплое южное солнце склонялось к западу, мимо, как по рельсам, шли через пролив контейнеровозы, доверху заставленные цветными коробками. Кажется, что в рулевой рубке за штурвалом вахтенному приходится подниматься на цыпочки, чтобы что-то увидеть впереди судна. Сколько воды утекло с тех пор: две “го-

рячие” мировые войны и одна холодная, пара революций. Многие неясно в той далекой войне, одно мы знаем точно — здесь лежат пять с половиной тысяч российских моряков, которые выполнили свой долг, несмотря ни на что. И самое малое, что мы можем сделать, это помнить о них.

К вечеру из дымки появилась Цусима. Крутые сопки с круглыми вершинами торчат из моря, как позвонки сказочного дракона. С берега доносятся необычные запахи чужой земли. С моря незаметно почти никаких следов цивилизации, кроме мощных маяков. Мои вахты — старпомовские, с 4 до 8 часов, поэтому каждое утро наблюдаю лохматое красное, неправильной формы, солнце, встающее из моря. Какие-то здоровенные рыбины ходят под поверхностью воды, и, когда яхта попадает в такой косяк, вода внезапно вскипает на больших пространствах. Сезон ловли кальмара: шхуны дрейфуют в море с включенными многокиловаттными лампами и работающими транспортерами. На корме — маленький парус, как черный плавничок, по носу — плавучий якорь. Рабочая палуба прикрыта тентом, заплыванным “чернилами”. Ночь, но вокруг светло как днем. Одновременно в видимости — десятки таких шхун, 16-й дежурный канал наполнен речью и песнями на японском языке.

Узкие входы в гавани перекрыты мощными волноломами в два ряда, сложенными из бетонных “растопырок”, все поселения — в глубине извилистых бухт, прикрытые от ветров с моря крутыми горами, поросшими мачтовым лесом.

26 мая в 19.35 мы входим в Идзухару. Несем под красницей японский флаг, наш развевается на кормовом флагштоке. Запрашиваем по радио несколько раз на входе “порт контроль”. Японцы молчат. По волнолому важно расхаживает большой толстый чин в

белоснежной форме, заложив руки за спину. На нас не смотрит. Оставляем справа карантинную якорную стоянку. На подходе к зданию портового офиса видим работягу, который трусцой бежит по пирсу и машет рукой, где становиться. Нас ждут.

Портовые власти посещают яхту по очереди. Разуваются на палубе, а кто и прямо на пирсе. С пирса на палубу вниз — больше метра, помогаем. Все молодые и дружелюбные, легко смущаются. Общими усилиями заполняем формы, оформляем визы. Проверяем, отдаем обратно, чтобы поставили штампы, где забыли, и убрали лишние. Весело смеются, исправляют. Оформление заняло у нас не больше часа. Лодку никто не досматривает, ставят бортом возле морского вокзала. Довольно удобно, похоже, это лучшее место в гавани. Им тоже удобно, стоим прямо под окнами таможни, так сказать под присмотром.

Бухта выглядит, как фиорд, во всяком случае я так представляю себе его. Крутые сопки нависают со всех сторон, маленькая речка опресняет воду так, что наша лодка сразу села ниже ватерлинии. Вертикальная скала над дорогой сплошь затянута стальной сеткой, сначала я не обратил на это внимания, потом понял, что все скальники вдоль дорог, поросшие мхом, — это бетон с арматурой, местами даже с анкерными болтами, с правильными рядами дренажных дырочек для отвода воды.

Вода в бухте довольно чистая, но не идеально. На второй день видели нефтяную пленку, что, похоже, защитников природы не сильно заботит, да и стайку мелких рыбок тоже. Они весело шустрят возле борта, а какой-то местный орел с разгона ныряет посреди бухты то ли за рыбой, то ли просто искупаться. В речке высовывают из воды рты какие-то толстенькие рыбки с черными пятнышками. У нас таких продают в зоомагазине.



Иностранные торговые суда сюда не заходят, подержанные машины умирают своей смертью на садовых участках, европейцев практически нет, так что у нас была возможность понаблюдать японцев, не испорченных общением с нашим братом, и японскую цивилизацию в чистом виде. Похоже, сами они тоже в этом нуждаются. Местный паром регулярно привозит экскурсии с Большой земли — Хонсю. Горожане аккуратными толпами знакомятся здесь с дикой природой и своим прошлым. Японская глушь. Как сказал потом знакомый японец: “Цусима — цветок Японии”.

На следующее утро, 27 мая, мы, сами того не ожидая, попали в центр событий. К 100-летию битвы японцы открывали на Цусиме мемориал, и наш экипаж смог принять в этом участие. С утра мы погрузились в автобус и двинулись на север, по магистрали 382 через мосты и туннели. Цусима на самом деле представляет собой группу островов, состоящую из двух больших (северного Каминосима и южного Симоносима) и множества мелких. Пролив напоминает скорее узкий канал между сопок. По лодии здесь могут ходить большие суда. Места исключительной красоты, дороги, точнее горные тропы, то серпантинами крутятся по склонам, то ныряют под землю. По пути мы насчитали девятнадцать туннелей, некоторые длиной больше километра. Каждый ровный клочок земли, даже небольшой, занят рисовыми полями. Особенно поражают горные склоны, сплошь забетонированные. На берегах бухт и проливов — рыбацьи поселки. Маленькие домики, узкие — на них с трудом могут разехаться две встречные машины, но качественные дороги.

Церемония прошла торжественно и достойно — в море вблизи северной оконечности о. Каминосима вышли два небольших военных корабля с официальными лицами. В воду был опущен венок, потом это место обогнули местный паром и огромный флот рыбацких суденышек. Лодки были украшены флагами на длинных свежих стволах бамбука. Живые цветы, летящие на воду, российские и японские флажки в руках у людей, вертолеты телекомпаний, испуганные стайки цапель, кружащие над морем. Все это происходило довольно быстро, и уже через час мы стояли на месте открытия мемориала. Место хорошее, на высоком перевале, открытое всем ветрам, с двух сторон — море. Здесь 27 мая 1905 г. местные жители подобрали пятерых спасшихся русских моряков.

Памятников два. На первом монументе изображена встреча двух адмиралов Х. Того и З. П. Рожественского в госпитале, после битвы. Этот барельеф

оставляет довольно странное и многозначное ощущение недосказанности. Пять с половиной тысяч фамилий перечислены на досках второго памятника: адмиралы, офицеры, матросы... Справа — неполный перечень японцев. Наглядные масштабы катастрофы 1905 г. Внизу на русском и японском надпись: “Памяти россиян и японцев, павших в Цусимском сражении. Монумент открыт 27 мая 2005 года в день 100-летия битвы”.

Официальные лица сказали речи. Православный батюшка и священнослужитель синтоистской церкви отслужили поминальные службы, мы возложили венки. Все сложилось, как хотели: оказались там, где были нужны, и попали туда в нужное время. Наши военные моряки не присутствовали на открытии.

29 мая, 12.45. Уходим на Хонсю. Погода не радует. Ветер наваливает с северо-востока, бежим под стакселем, фоком и глухо зарифленным гротом в крутой бейдевинд. При встречной волне в 2–3 м ход — 6–7 уз (по GPS). К вечеру, когда о-ва Цусима остались за кормой, стало раздувать сильнее, один гребешок волны рулевому удалось словить в кокпит. Эта шальная волна опрокинула ведрок со сливочным маслом, оно там хранилось в воде, и размазала его тонким слоем по всей лодке. Когда я выглянул в кокпит, вахта выглядела несколько ошалело, а куски масла оказались даже на штурвале. Как водится, стоянка расслабила экипаж, незакрепленное овощное рагу вместе со сковородкой улетело с плиты. К 16 часам, в мою вахту, капитан принял решение вернуться в Идзухару в связи с усилением ветра. Мы развернулись и полетели обратно.

18.20. Ихадзура. Вернувшись после освежающей морской прогулки, мы встали лагом к японской шхуне. Тучи быстро бежали по небу, но в гавани было тихо. Весь вечер отмывали лодку от масла и жевали спасенное рагу. Японские рыбаки невозмутимо отстайвались эти дни в гавани, и наше возвращение никого не удивило. Власти поинтересовались: “Когда уходите?” Ответили: “Завтра утром”.

30 мая, 8.00. Выходим. Метеокарты берем японские через коротковолновый приемник на ноутбук. Погода — “смерть яхтсмена”: по всему Японскому морю ветра меньше 10 уз. Его просто нет.

В легкой дымке при ясном небе в одиночестве идем на северо-восток. Рыбаки еще прячутся по гаваням. Далеко в море вижу что-то вроде плота, на котором похоже кто-то стоит. Подходим ближе — какая-то рыбацкая снасть с бамбуковой рамой на поверхности. Сверху на нем закреплено настоящее “пугало огородное” с консервной банкой в ка-

честве радарного отражателя и номером. Дальше — еще, и еще, и еще... По “огороду” мы шли целый день, не встретив ни одного из его хозяев. Они появились только вечером. Зыбь улеглась, и народ потянулся на работу. Рыболовные шхуны о. Хонсю идут к корейским берегам, пересекая наш курс. Некоторые с любопытством подходят поближе, машут руками. Парусник в этих краях — редкость.

31 мая. Ранним утром летучие рыбы выскакивают из-под бушприта в разные стороны. Оказывается, они сначала выпрыгивают из воды и разгоняются с расправленными “крыльями”, работая хвостом, как гребным винтом, оставляя кильватерный след. Десяток метров, и можно взлетать. Пролетит немного, опять поработает хвостом. Особенно необычное зрелище возникает, когда лодка наезжает на косяк ночью. Планктон здесь светится ярким сине-зеленым неоновым светом, и буруны из-под форштевня освещают борт и паруса, к этому добавляются еще и пунктирные полосы от хвостов летучих рыб. Красота!

1 июня. В течение дня периодически задувает ветерок, идем под парусами. К вечеру с берега налетели японские мухи разных видов и размеров, за ними — стайка мухоловок. Одна птица залетала в каюту, пыталась садиться (и садилась!) на головы, демонстрировала высший пилотаж, отставала вместе со стайкой подружек, потом, напрягаясь, подолгу догоняла лодку. Она успела даже вздремнуть немного на добрых женских руках, вызывая умиление всего экипажа. Водой напоили, мухами накормили и отправили домой сытую и счастливую, тем более что до берега ей было лететь добрый десяток миль.

2 июня. Зашли в Цуругу на несколько дней, побывали в древней столице Киото и 5 июня вечером вышли домой, во Владивосток.

Вблизи родных берегов температура воды упала до 8°, тут же появились киты и дельфины. С этого момента постоянно двигались в густом тумане. Последняя ночь перед приходом прошла довольно тревожно, море было заполнено рыбацкими судами, лежащими в дрейфе илидвигающимися в разных направлениях. Обменивались координатами по радио и всматривались в темноту. Утром 9 июня разошлись с двумя сейнерами, внезапно возникшими из тумана. К полудню стена тумана осталась позади, прошли Босфор Восточный.

16.00. Наш поход окончен, мы швартуемся в ковше Морской академии, там, откуда стартовали. Нам повезло и с погодой, и с людьми. Это был замечательный поход дружного коллектива на надежной мореходной лодке.