

### ***Отправляемся в круиз...***

**Камчатка сегодня нуждается в современных туристических продуктах и экскурсионных маршрутах, и желательно таких, которые бы не наращивали эксплуатации уже востребованных гостями и жителями полуострова точек притяжения. К сожалению, то, что сегодня предлагают региональные туроператоры, чаще напоминает районный смотр художественной самодеятельности. Тогда как отечественный и зарубежный взыскательный потребитель готов платить немалые деньги, которых требует путешествие на Камчатку, образно говоря, только за концерты мастеров.**

Что же мы сможем предложить гостям полуострова? Одним из перспективных направлений может оказаться развитие круизов вдоль берегов Камчатки. Эту нишу туристического бизнеса, как кажется, принял на вооружение Олег Тиньков, чья яхта в ожидании круизных пассажиров уже стоит у причала морского вокзала Петропавловска. Она рассчитана на элитный отдых. Однако наш регион ждет массового туриста, представляющего средний класс.

Ими могут оказаться востребованы трех-четырех дневные тематические круизы вдоль берегов Камчатки. В центр внимания таких путешествий можно поместить, как вариант, места знаменитых кораблекрушений.

Круизы потребуют фрахта пассажирских теплоходов, и как минимум серьезной интерактивной составляющей. Пылливый и взыскательный турист ныне себе таких путешествий без цифровых технологий не мыслит.

Событийную основу для круизов по местам кораблекрушений морская история Камчатки предоставляет богатую. Путешествия пройдут вдоль живописных берегов полуострова с интересным животным и уникальным растительным мирами. Кое-где даже есть исторические памятники, о существовании которых подозревают лишь немногие из наших земляков. Состояние точек потенциального притяжения туристов оставляет желать много лучшего. На их восстановление придется потратиться, но они представляют собой оригинальные сооружения и имеют для Камчатки, чье прошлое крайне скудно представлено материальным наследием, значение особое.

Итак, отправляемся в морской круиз... Выйдя из Авачинской губы, к некоторым событиям в акватории которой нам предстоит вернуться на обратном пути, берем курс на юг...

### **«Юнона» без «Авось»**

Рок-опера Алексея Рыбникова «Юнона и Авось» в постановке Марка Захарова на просторах Советского Союза имела бешеную популярность. Долгое время в ней в главной мужской роли блистал Николай Караченцов. Впрочем, и в нынешнем «Ленкоме» рок-опера идет с большим успехом и на том же высоком уровне, в чем убедился сам, недавно побывав на спектакле.

Для тех, кто ничего не знает о рок-опере Алексея Рыбникова, напомним ее сюжет, основанный на реальных событиях...

Спектакль относит нас во времена не совсем, но все-таки далекие, когда Российской империей правил государь Александр I. Ему никакой провидец, подобный монаху Авелю, не соблаговолил сообщить, что его племянник и тезка Александр II посчитает необходимым избавиться от американских владений. Какие соображения подвигли Его Величество на продажу Аляски и прилегающих к ней островов, историки, политики и дипломаты по обе стороны Берингова пролива продолжают гадать до сих пор.

Ясно только одно: близкое окружение Александра II убедило царя-освободителя, что американские владения для империи обременительны, и следует от них избавиться. Во времена же его царственного дядюшки считали необходимым увеличивать российские владения в Новом Свете.

С этой целью и отправился в 1806 году на бригантине «Юнона» Николай Резанов, зять основателя Российско-Американской компании Григория Шелихова, из голодающего Новоархангельска на Аляске в принадлежащую тогда Испании Калифорнию за провизией и возможными территориальными приращениями.

Основу либретто рок-оперы составляет любовная страсть, якобы охватившая 48-летнего русского сановника и 15-летнюю испанку – дочь калифорнийского губернатора. Стрелы Амура в реальной истории действительно имели серьезное значение. Благодаря им миссия Николая Резанова имела полный успех. По ее завершении сановник отправился в Санкт-Петербург испрашивать высочайшего соизволения на брак с малолетней католичкой. В пути Николай Резанов простудился и скончался (По другой версии получил смертельное ранение, ударившись при падении головой о камень.) Его невеста, не дождавшись жениха, ушла в монастырь.

На «Юноне» с запасом продовольствия Николай Резанов вернулся в Новоархангельск, там пересел на тендер «Авось», на котором добрался до Охотска. Но перед этим оставил секретное распоряжение командирам кораблей – лейтенанту Николаю Хвостову и мичману Гавриле Давыдову. Суть приказа сводилась к тому, что офицерам надлежало подвести под руку российского императора Сахалин и Курилы, что Николай Хвостов и Гаврила Давыдов сделали во время своих визитов в 1806 и 1807 годах на острова. Считается, что присоединение Сахалина и Курил проходило без санкции Петербурга. Но после того как экипажи «Юноны» и «Авось» подняли над островами Андреевский флаг и флаг Российско-Американской компании, в столице империи, немного поспорив, решили оные не спускать.

Из отчетов офицеров следует, что коренное население Сахалина и Курил – айны активно участвовали в ликвидации японских поселений и факторий: «Островитяне помогали в сем очень усердно». В 1807 году экипажи обоих судов на острове Итуруп разгромили японский гарнизон, состоящий из 300 человек, который по меньшей мере в пять раз превышал численность высадившегося на остров русского десанта.

Дальнейшая судьба командиров обеих судов полна удивительных коллизий, которые достойны отдельного увлекательного рассказа. После сахалинской эпопеи их отозвали в Петербург. Оба офицера командовали канонерскими лодками во время Русско-шведской войны 1808–1809 годов.

А затем, также вдвоем, после бурной попойки с бывшим владельцем «Юноны» американцем Вольфом то ли потонули в Неве, то ли отправились вместе с янки в Новый Свет. Во всяком случае следы офицеров на этом теряются. Русский авантюрный журналист и издатель этнический поляк Фаддей Булгарин писал, впрочем, точно не утверждая, что, по слухам, национальный герой Венесуэлы «Симон Боливар и есть

лейтенант Хвостов».

К этому времени «Авось» уже вычеркнули из списка судов Российско-Американской компании. Судно затонуло 11 октября 1808 года на пути к Новоархангельску у острова Чичагова, вблизи Аляски.

«Юнона» завершила свое многолетнее плавание при весьма трагических обстоятельствах у берегов Камчатки, в бухте Вилучинской, в ноябре 1811 года.

В отчете Российско-Американской компании императору Александру I, датированном 27 августа 1812 года, сообщалось, что «Юнона» вышла на Камчатку с грузом китайских товаров 29 июля 1811 года с острова Баранова (ныне – Ситка). Командовал судном штурман Мартынов. Кроме него, на борту находилось 26 членов экипажа.

Ожидалось, что «Юнона» достигнет места назначения менее чем за месяц, «но случившиеся противные и жестокие ветры и бури продержали оное на пути к Камчатке три месяца, а пред самую Петропавловскую гавань в виду берега – 19 суток, а наконец 31 октября при NO жестоком ветре выкинуто на берег в 40 верстах от гавани при устье реки Вилуйчика и разбилось до основания».

В отчете на высочайшее имя также сообщается о плачевном состоянии экипажа накануне трагедии. К моменту кораблекрушения лишь восемь ослабленных моряков «еще кое-как управляли парусами, рулем и отливанием воды». Штурман Мартынов утром накануне трагедии «натурально окончил свою жизнь».

Следует обратить внимание на дату отчета – август 1812 года – разгар войны с Наполеоном. И в эти критические для страны дни Александр I продолжает активно интересоваться делами русской Америки...

Лишь троим членам экипажа «Юноны» удалось спастись. Они вышли на рыбаков, которые доставили несчастных в Петропавловск. О дальнейших событиях рассказал потомкам известный русский писатель и путешественник Кирилл Тимофеевич

Хлебников, в будущем директор Российско-Американской компании, находившийся в то время в Петропавловске-Камчатском:

«Ужас объял меня при сем горестном и плачевном известии. На другой день мы поехали на гребных судах к месту кораблекрушения, и какое поразительное зрелище нам представилось! Прилив с моря по речке Вилюче поднимался более трех верст, и на всем том пространстве находили разнесенные течением мертвые тела или оторванные и искаженные части их, заметенные песком и опутанные морским поростом; иных находили зацепленных за деревья. Но всего ужаснее было видеть поднятых и заброшенных в ущелины между камнями, рукою или ногою и всем телом висящих в воздухе. Девять тел были собраны и погребены, и участь, постигшая мореплавателей, тронула нас до глубины сердца».

Отдав дань памяти давней трагедии, следуем дальше...

***(Продолжение следует)***

**Владимир СЛАБУКА**