

Н. А. Татаренкова

СТРОИТЕЛЬСТВО ГУКОРА «СВЯТОЙ ПЁТР», 1742 г.

В 2021 г. исполнилось 280 лет со дня открытия Командорских островов морским отрядом Второй Камчатской экспедиции. Летом 1740 г. в Охотске были построены два пакетбота – «Св. Пётр» и «Св. Павел». В июне 1741 г. корабли вышли к берегам Северной Америки, оба достигли намеченной цели. На обратном пути «Св. Пётр» под командованием капитан-командора В. Беринга попал в череду сильных осенних штормов. В конечном итоге, он получил значительные повреждения и был разобран на берегу необитаемого острова, известного сегодня как о. Беринга. Для возвращения на Камчатку команда построила новое судно – гукер «Св. Пётр» (члены экспедиции называли его «гукор»). Строительство проходило там же, где и зимовка – в бухте Командор. Из 77 человек, отправившихся в морской поход, выжило 46. В сентябре 1742 г. они вернулись в Петропавловскую гавань.

Ключевые слова: Вторая Камчатская экспедиция, пакетбот «Св. Пётр», остров Беринга, бухта Командор, кораблекрушение, гукор (гукер).

N. A. Tatarenkova

WORK ON THE HOOKER «ST. PETER», 1742

In 2021, 280 years have passed since the discovery of the Commander Islands by the naval detachment of the Second Kamchatka Expedition. In summer 1740, two packetboats *St. Peter* and *St. Paul* were built in Okhotsk. In June 1741, the ships sailed to North America and both reached their intended goal. On the way back, *St. Peter* under the command of Captain-Commander V. Bering fell into a series of strong autumn storms. Eventually, it received significant damage and was dismantled on the coast of an uninhabited island known today as Bering Island. To return to Kamchatka the team built a new vessel – the hooker *St. Peter* (members of this expedition called it «gukor»). The construction took place in the same place as wintering – in Commander Bay. Of the 77 people who went on the sea voyage 46 survived. They returned to the Petropavlovsk harbor in September 1742.

Keywords: Second Kamchatka expedition, packetboat St. Peter, Bering island, Commander bay, shipwreck, vessel hooker.

Высадка в бухте Командор

В 8 часов утра 5/16 ноября 1741 г. обессилевшая команда пакетбота «Св. Пётр» разглядела на горизонте высокий хребет, покрытый снегом. Поскольку во время штормов было невозможно определять высоту светила над горизонтом и, следовательно, широту местности, а в вычислениях долготы ожидалась значительная погрешность, оставалась надежда, что это – Камчатка. (Здесь указаны гражданские сутки по юлианскому и григорианскому календарям. Далее все даты приводятся по юлианскому календарю. Офицеры же в вахтенных журналах ставили датировку по астрономическому времени: астрономические сутки отстают от гражданских на 12 часов, т. е. начинаются в полдень. – Н. Т.).

С наступлением вечера ветер усилился. Опасаясь, что корабль может отнести к берегу, команда поставила много парусов. Это привело к тому, что по правому борту лопнули главные снасти и разорвались ванты на грот-стенге. Чтобы не потерять грот-мачту, пришлось убрать грот-марс и грот-рею. В результате судно

стало плохо управляемым, а починить снасти не было возможности. Об отчаянном положении доложили капитан-командору. Беринг созвал общий совет, на котором обсуждался план дальнейших действий – продолжать ли путь к «гавани Санкт-Петропавловской» или идти к открывшейся земле. Большинство голосов постановили: «за невозможностью управления судна работными людьми, понеже служителей весьма много больных от цинготной болезни, недвижимых с мест [49 больных. – Н. Т.], а которые, хотя в числе здоровых, токмо отехчены той же болезнью, с трудом великим на вахту выходят, и верхние работы некому исполнять; к тому многие снасти подорваны, и воды пресной малое число» [14, с. 358 (журнал Хитрово)] высадиться на суше и, если это окажется Камчатка, послать нарочных за помощью.

6 ноября на закате пакетбот встал на якорь. Расстояние до берега составляло около версты. Через полчаса началось сильное волнение, якорный канат лопнул, и корабль понесло на отмель: «в 6 часу даглист подорвало на 80 сажень и

нанесло на бурун, в котором глубина 4 сажени» [там же]. Удары волн были такой силы, что палуба с трудом выдерживала напор воды. Днище дважды ударило о камни. Следом за первым потеряли второй якорь: «в скором времени положили той анкер, которой в том буруне в скором времени подорвало ж и перенесло через бурун на глубину 4½ сажени» [там же]. Бросить третий, как полагалось по морским правилам, не успели. Это предотвратило катастрофу: корабль перебрало через каменную грядку, и он оказался в относительно тихом месте, известном сегодня как бухта Командор. Бухта представляет собой открытую акваторию, защищенную полукольцом подводных рифов. «Св. Пётр» встал на якорь в трехстах саженях (около полукилометра) от берега.

7 ноября удалось «с великою нуждою» «спустить на воду лангбот и офертоить [поставить судно на два якоря таким образом, чтобы нос при всех переменах ветра оставался между якорями. – Н. Т.] пакетбот» [6, с. 691]. Днем лангбот пошёл к берегу с первой группой «для осмотра: воды пресной и удобного места для свозу больных служителей» [13, с. 185 со ссылкой на 9, л. 94 об.]. Среди высадившихся был лейтенант Свен Ваксель и судовой врач Георг Стеллер. С этого момента «артель» Стеллера обеспечила обессиленную команду свежим мясом и целебными растениями. 10 ноября на сушу перевезли тяжелобольного капитан-командора. 15-го сняли Софрона Хитрова (Хитрово) и других членов команды, «ис которых при свозе померло немалое число». Картина высадки выглядела удручающе: «В тот день с корабля привезли многих больных, среди них некоторые, как канонир, умерли, как только попали на свежий воздух, другие – в лодке <...>, третьи же на берегу. <...> Рот у многих был в таком ужасном состоянии от цинги, что они ничего не могли есть из-за сильной боли, так как дёсны у них распухли, как губка, стали буро-черного цвета и закрыли зубы» [13, с. 106]. 21 ноября пакетбот покинул Ваксель: после нескольких дней пребывания на камбузе его самочувствие резко ухудшилось, и больше он «никакова вспоможения пакетботу учинить» не мог. С этого дня корабль стоял без команды, «содержать караул» было некому. Чтобы хоть как-то обезопасить судно, были дополнительно заведены запасный и верповые якоря, а также сняты стеньги и реи.

Экспедиция разбила лагерь у подножья сопки в зоне прибрежных песчаных холмов. Поначалу Хитров и Ваксель рассматривали ва-

риант зимовки на борту пакетбота, поскольку там было значительно теплее, чем на берегу. Но вскоре от этой идеи отказались – смрад, исходивший из кубриков, в которых моряки провели более двух месяцев, вызывал резкое обострение болезни. Вырытые наспех землянки представляли собой неглубокие ямы: борта укреплены досками, а вместо крыш натянута парусина. 15 ноября достроили предназначенную для значительного количества людей «казарму». Большинство больных разместили в ней. Пол в этом холодном тесном лазарете также был земляной. В 1979–1982 гг. археологи идентифицировали останки жилищ: № 1 – «артель Стеллера»; № 2 и 3 – членов экипажа (вырыты в середине ноября); № 4 – самое позднее «летнее жилище», считается, что оно предназначалось для членов команды, занимавшихся постройкой нового судна; № 5 – «казарма»; № 6 – землянка В. Беринга (полагают, что после смерти командора в ней жил Ваксель с сыном Лоренцом). В этих холодных «могилах», как их называл Стеллер, почти под открытым небом, люди провели более 9 месяцев [11, с. 55–59].

После того, как все члены команды покинули корабль, т. е. вечером 21 или утром 22 ноября, Беринг велел офицерам и другим «служителям» подать рапорт о путях спасения пакетбота. В период зимних штормов существовала ежедневная угроза, что его сорвет с якоря и либо выбросит на берег, либо, того хуже, унесёт в море. Все сознавали, что никакое судно не выдержало бы зимовки, стоя на якорях у берега открытой бухты. Офицеры предложили дожидаться благоприятной погоды и «заблаговременно поставить против места нашего на берег, где имелся песок, не вынимая из него грузу» [6, с. 692]. Капитан согласился и 24 ноября дал соответствующее распоряжение Хитрову.

Такой день выдался 26 ноября. Хитров направился к лангботу, чтобы плыть на корабль. Но дежурный унтер-офицер Алексей Иванов сообщил, что из всего экипажа относительно здоровых осталось пятеро, и один из них при спуске лангбота на воду «обмок в море и возвратился в полатку», то есть – четверо. В таком составе «плехт-анкоря поднять было невозможно». К тому же ветер дул с NNW «прямо на каменной риф, лежащей от того места, где тогда стоял пакетбот, зюйд зюйд ост со сто с пяддесят сажень» [там же]. При таком раскладе и снятых реях вывести корабль на берег было невозможно. Дальше ветер только усиливался, а состояние Хитрова заметно ухудшилось, он уже не вставал.

В ночь с 28 на 29 ноября штормовым северо-восточным [в другом источнике [5, с. 78] ошибочно указана «сильная буря с OSO». – Н. Т.] ветром «подорвало у плехта конат» (сорвало правый становой якорь), и пакетбот выкинуло на песчаный берег приблизительно в то место, куда его намеревалась вывести команда. Подмокло значительное количество муки, крупы и соли, но большая часть груза была спасена, и команда сочла случившееся большой удачей: «пакетбот был выброшен на берег штормом быстрее, чем это могло бы сделать человеческое умение, люди получили передышку» [13, с. 108].

Не прошло и двух дней, и под действием приливов и сильного нагона воды корпус начал погружаться в песок. Вскоре он ушёл на глубину 8–9 футов и наполнился морской водой.

27 января 1742 г. лейтенант Дмитрий Овцын [в 1739 г. разжалован в матросы, но во время плавания принимал участие в офицерских советах. Офицерский чин был ему возвращён 19 февраля 1741 г., но Овцын узнал об этом только по прибытии на Камчатку. – Н. Т.] составил подробный отчёт осмотра пакетбота (часть корпуса была недоступна из-за воды, песка, льда и снега): киль, форштевень и ахтерштевень повреждены, руль отбило; не осталось ни одного якоря; такелаж «безнадёжен» – во многих местах перетёрт и рвётся; снять пакетбот с места невозможно, т. к. его замыло; левую сторону ниже ватерлинии проломило насквозь (формулировка Хитрова: ниже бархоутов «исщепляло от великаго качания на мели») [14, с. 359]. Тем не менее, прогноз на починку был оптимистичен: руль можно сделать из выброшенного леса; штевни починить; обшивку залатать; якоря и канаты к ним поискать в тёплое время; такелаж исправить или взять запасной. «К тому ж можно, изобраз время благополучное, вытенутица, как освободится судно с мели, на дрегах, и для исправления непродолжительно стоять на оных. <...> И ежели снять с мели ево возможно будет, то во исправление онаго к походу к беспрепятствию уповаемо в помощь нам всемогущего Бога» [6, с. 414–415].

1 февраля мощным NW штормом пакетбот вынесло далеко на берег [13, с. 125]. В таком состоянии он оставался лежать со всем такелажем до весны следующего года.

Строительство гукора «Святой Пётр»

8 декабря скончался капитан-командор Витус Беринг. Командование принял старший офицер Свен Ваксель. К началу апреля разведка не оставила сомнений, что отряд находится

на необитаемом острове. Команда окрепла, и встал вопрос о возвращении на Камчатку. Внимательный осмотр пакетбота показал, что повреждения значительны, и воду держал не корпус, а набившийся песок. Ни отремонтировать, ни пустить судно на воду на безлесом острове было невозможно. Поэтому 9 апреля на общем собрании единогласно постановили разобрать пакетбот и «зделать из него к переходу <...> до Камчатки такое судно, скол<ь>ко набратца может годного лесу» [6, с. 693].

21 апреля приступили к демонтажу, основные работы были завершены к 5 мая. 2 мая офицеры и несколько «служителей» определили место, удобное для строительства нового судна и последующего спуска на воду [10, с. 218–219 (журнал Хитрова); 13, с. 133, 199]. Оно находилось «против пакетбота». 6 мая (Стеллер указал 5 мая) закрепили на киле штевни и определили размеры корпуса: «судно длиною по килю **тридцать** шесть фут, шириною **двенадцать**, глубина пять фут три дюйма» [6, с. 693]. Стеллер указал ещё одну величину – 43 фута от носа до кормы [13, с. 145]. В разных источниках характеристики варьируют: «длиной по килю 36 фут шириной 11 фут глубина в трюме 5 фут с фор и на ахтарштевень 41 фут» [8, л. 96 об.]. В поздней рукописи Вакселя: «Длина его по килю равнялась **сорока** футам, ширина – **тринадцати** футам, высота – **шести с половиной** футам» (в последнем случае можно допустить, что указан не английский фут).

Строительные работы проводились под началом лейтенанта Вакселя (он же определял пропорции корпуса) и красноярского казака Саввы Стародубцева. Оснастку судна сделали по типу одномачтового гукора «с большими реями и грот-парусом, летучим топ-парусом, фоком и кливером. Бизань-мачты <...> не требовалось, так как при большой величине грот-реи паруса хватало настолько, что грот-шкот приходился на самую корму» [5, с. 99]. Осадка составляла 5 футов с возможностью грузить глубже. Судно развивало под парусом скорость до 6 узлов и отличалось неплохой маневренностью.

Первое время процессы разборки и строительства шли одновременно: 10 человек строили новое судно, а остальные, включая унтер-офицеров, продолжали разбирать старое и обеспечивали команду свежим мясом. Разобрать пакетбот оказалось намного легче, чем ожидалось – хотя он был новым и прочным, удалось обойтись без специальных инструментов. Строительство шло бодро: «к концу мая обшив-

ка была почти полностью закончена и поставлена на киль», «в конце июня отремонтировали ланбот, который осенью был сильно разбит волнами о скалы», «к середине июля готовый корпус стоял на стапеле. Остальное время до 13 августа было потрачено на изготовление таке-лажа <...>, а также на возведение помоста для спуска» [13, с. 135–136, 143].

Детали строительства описал Ваксель [5, с. 96–97]. В качестве кили использовали грот-мачту – её не могли вынуть целиком и отпилили на высоте 3 футов выше палубы пакетбота. Оставшийся отрезок мачты стал форштевнем, ахтерштевень изготовили из шпиля. Грот-стеньгу, грот-марсель-рею, грот-брамсельстеньгу и утлегарь сохранили для использования на гуко-ре, а фок-мачту, прочие стеньги и реи распилили на полторадюймовые доски. При обшивке корпуса от кили до ватерлинии старались использовать свежий тёс (без отверстий от гвоздей), однако таких досок не хватило, и пришлось пустить в дело часть старой палубной обшивки. При внутренней – брали старые доски обшивки пакетбота, все они имели многочисленные отверстия от гвоздей и скоб. Каждую доску прибивали крепкими железными скобами и гвоздями. В кормовой части сделали офицерскую каюту, в носовой – камбуз. Во время укладки палубных балок и палубного настила каждая балка, как и положено, была закреплена кницями, или деревянными кронштейнами кривой формы. Установили 8 вёсел, по четыре с каждой стороны.

Пакли и старых канатов для конопатки было в избытке, а смолы для последующей просмолки пазов не хватало. Ваксель придумал решение: взять новый (не бывавший в воде) якорный канат, разрубить его на куски длиной до фута и раздирать их на отдельные пряди. Этими прядями наполнили большой медный котёл и закрыли его крышкой с проделанным в центре отверстием. Рядом в землю закопали деревянный сосуд, закрытый крышкой с аналогичным отверстием. Затем медный котёл перевернули и положили на деревянный так, чтобы отверстия совпали. Совмещённые ёмкости обложили землей на такую высоту, чтобы огонь не касался деревянной части, и развели круговой костёр. При этом смола канатов плавилась и стекала в деревянный сосуд. Собранный таким способом смолой просмолили подводную часть судна. Перед просмолкой пазы и конопатку смазали вытопленным жиром морской коровы. Остатки конструкции были обнаружены экспедицией Камчатского отдела Географического общества в 1966 г.

Остаётся непонятным, каким образом решился вопрос с якорями. Хитров указывает на обнаружение одного из двух: «1 дня июля <...> Алексей Иванов ездил на боту для искания якорей, только ни одного не нашел, кроме шестипудового дрега». Остальные поиски успехом не увенчались: «13 дня июля 742 году ездил боцман-мат Алексей Иванов на боту для искания якорей, однако ж не нашел. <...> 24 дня июля 742 году ездил на боту подштурман Юшин для исканий якорей, однако ж не нашел» [10, с. 218–219 (журнал Хитрово)].

Кузница и магазейн

Для изготовления железных деталей была сооружена примитивная кузница. О ней упоминал Стеллер: «построена кузница; выкованы ломы, железные дубинки и большие молоты» [13, с. 128]. Эту кузницу обнаружили во время археологических раскопок 1991 г. на западном склоне берегового вала к востоку от «землянки Беринга» [4, с. 75, 77, 80, 168–170]. Кузница представляла собой открытый горн на невысокой дощатой опалубке размером примерно 1x0,9x0,9x1,1 м. Горн был выложен кирпичами корабельного камина. Опалубка выполнена из различных пород древесины: ели, лиственницы и, вероятно, псевдотсуги (*вечнозеленое дерево хвойной породы*. – Н. Т.) Один из кольев, крепивших стенки опалубки, сделан из плавникового (выбросного) леса; средняя доска южной стенки была деталью обшивки пакетбота, а остальные – другими деталями корабля. Наковальня размещалась на спиле стеньги. В качестве сырья дляковки использовали железные детали корпуса, в основном болты.

В июле, незадолго до отплытия, команда вырыла среди береговых валов так называемый «магазейн», предназначенный для хранения вещей. Новое судно получилось примерно вдвое меньше пакетбота, и 1 августа 1742 г. на общем собрании постановили оставить на острове часть личного и казённого имущества. В магазейне был оставлен 2071 предмет 474 наименований (список сохранён).

Место стоянки обследовала в 1745 г. команда шитика «Св. Пётр»: «На берегу лежало судовое днище, а вблизи его анбар, построенный из боковых досок разбившагося судна, покрытый парусами и в нем судовые припасы. По переписи Басова (реестр в несколько страниц) оказалось много казенных вещей, которые имелись по близости морского берега и в магазине без покрытия, а многия вещи, разбросанныя на расстоянии вер-

сты от магазина до пристани, валялись на земле» [3, с. 8]. В 1749 г. часть железа и материалов для оснастки использовал шитик «Св. Капитон». Экспедиционные припасы использовали и другие промысловые кампании XVIII в.

Спуск гукора на воду

К середине июля строительство корпуса был завершено, и он стоял на стапеле. Спуск на воду был непросто, поскольку требовалось сделать помост значительной длины – около 175 футов [2, р. 369]. Дерево приходилось таскать с удаленных участков побережья. В конечном итоге помост закрепили, «нагрузив на него пушек» [13, с. 143].

Днём 8 августа члены команды выкопали канал. Завершив земляные работы, они отслужили молебен и дали гукору имя «Святой Пётр». Во время максимального прилива приступили к спуску на воду. Однако помост оказался слишком низким и слабым: пройдя «по фундаменту сажени 2 или 3» [9, л. 107] судно проломило доски и остановилось. Ошибку исправили при помощи домкратов и нескольких толстых досок, которые завели с боков между судном и помостом [13, с. 144]. Начался отлив, и окончание работ перенесли на следующий день. Около 5 часов дня гукор был благополучно спущен на воду (Ваксель и Юшин указывают датой спуска 10 августа).

Команда трудилась, не покладая рук. Работы велись настолько быстро и слаженно, что в это трудно поверить. Погода благоприятствовала, стоял штиль (даже самый слабый ветер мог бы крайне затруднить оснащение судна). События этих дней подробно описаны в шкапечном журнале Харлама Юшина (грубый перевод приведен в книге Голдера, позже его цитирует Сопецко) [8, л. 96 об.–98; 1, р. 240–243; 12, с. 154–157]. Распознанный текст впервые привёл Андрей Герасимович 19 ноября 2020 г. на форуме «Верфь на столе» [7], 27 ноября профессор Н. Охотина-Линд уточнила и существенно дополнила цитату. Также события описаны в журнале Хитрово [9, л. 107 об.–108, материал прочитан Охотиной-Линд].

В полдень 10 августа вахтенным офицером заступил Юшин. В ночь на 11 августа он отвёл гукор от берега и по полному приливу поставил на 2 якоря на глубине 3 саженьей: «положил якаръ к Z, а дорогой NO» (Хитров: «первой положен NtN на глубине 3-х сажень, второй ZtW от берега в расстоянии аднаго кабелтова. Канатов отдаю по ½. Гукар стоит на глубине 2½ саженьях,

грунт – песок мелкой»). Осадка порожнего судна составила: «ахтарштивень 3 фута форштивень 2 фута 10 дюймов» (Хитров: «форштивень 3 фунта 1 дюйм, ахтарштивень 2 фута 10 дюймов»). Утром на борт привезли балласт: полосного железа 170 штук (Хитров: 168 полос), дельного 10 штук, 2 домкрата, 3 фальконетов, 659 ядер, картечь и прочие «артиллерные припасы», 10½ сум провианта. После загрузки трюма приступили к достройке судна. Доставили отакелаженную мачту и снасти к ней, поставили козлы. Привезли и сразу установили руль с румпелем. К полудню мачту установили, а козлы отвезли на берег. Приступили к такелажным работам: «натянули вант и штах и бакштаги и продели топсель рель кливер и фока фал» (ванты-путенсы, штаги и бакштаги; продели топсель, реи и фока-рей). В 7 часов вечера Юшина сменил подконстапель Расилиус.

Во время погрузки плотники продолжали строить небольшую шлюпку. На пакетботе оставалось два запасных березовых якорных штока. Половину одного из них использовали для изготовления топорищ, а «остальные три полуштока распилили на доски, толщиной в три четверти и полдюйма, и из них построили шлюпку, которая могла поднять от восьми до десяти человек» [5, с. 97]. Шлюпку разместили на палубе.

Рано утром 12 августа работы были продолжены. Привезли грота-рей, отакелажили и продели гротсейль фал. Установили бушприт. Во второй половине дня доставили «грот фок кливер и топсель и разных в запас припасов тросов блоков разных малое число и якорь 1 малой которой был на пакетботе верп». Привезли «для примеривания» паруса, из них не подошёл только фок, его отвезли на берег «для убавки» и вернули нужного размера. Сделали очаг на камбузе. На этом достройка судна на плаву была завершена.

Одновременно до полудня погрузили 5 бочек с соленым мясом морской коровы, 1 флягу с топленным жиром, 10 (12) бочек с водой, 11 сум муки. День завершился размещением личного багажа. В 7 часов вечера вахтенным офицером заступил квартирмейстер Лука Алексеев. Гукор поднял якорь и встал дальше от берега: «Бережной от нас ZtO к морю положенной N на глубине 5 сажень».

13 августа завершили погрузку: утром на борт доставили астрономические и навигационные приборы, навигационные пособия, парусину, канаты и прочее (общий вес груза

составил 176 пудов 20 фунтов). При полной загрузке гукор имел осадку: *«форштевень 4 фута 8 дюйм, ахтарштевень 4 фута 10 дюймов, деференту 2 дюйма»*. Поставили фок. Привезли *«4 весла гукарных»*. В 4 часа пополудни, прощаясь с островом, команда установила *«на кладбище мертвых крест и оной назван Берингов крест»*. К 6 часам все члены команды переправились на борт гукора.

В 5 часов утра 14 августа гукор «Св. Пётр» поднял левый якорь и стал тянуться «завозами» – с помощью верпов, поочередно завозимых шлюпкой до глубин в 5, 7 и 9 саженей. От берега отходили, пустив в ход все 8 вёсел. В полдень *«вытянулись завозами на вольную воду, помощь Божию поставили парусы и следовали к осту, чтоб отдалитца от острова»*. Дул слабый брамсельный северо-западный ветер, видимость была хорошая.

Теснота была невыносимая: *«Мы лежали друг на друге и ползали друг по другу. Свободнее всех было лейтенанту, мастеру Хитрову, мне и сыну лейтенанта в узкой каюте, – писал Стеллер. – Остальные 42 человека лежали в трюме, столь заполненном бочками с водой, провиантом и багажом, что им едва удавалось разместиться между ними и палубой. На три человека постоянно приходилось два места, поэтому вся команда была поделена на три вахты»* [13, с. 144–145]. Часть команды вынуждена была находиться на палубе.

Обратный путь на Камчатку

и дальнейшая судьба гукора «Св. Пётр»

15 августа задул сильный встречный ветер южных и западных румбов. Большой тяжелый лангбот старого пакетбота, который вели на буксире, стал представлять угрозу, и команда приняла решение обрубить буксир. Днём, когда судно находилось приблизительно в 54°56' с. ш. и 165°22' в. д., *«от худости досок в строении судна, явилась великая течь»* [5, с. 150; 12, с. 159]. К 2 часам ночи уровень воды в трюме поднялся до 2 футов. Её беспрепятственно откачивали двумя помпами и ведрами, но поступление усиливалось. Для удобства была разломана часть верхней палубы: *«пробив дыры, черпали воду котлами и ведрами»*. Чтобы облегчить судно, пришлось выбросить за борт ядра, картечь, полосовое железо, а также часть багажа. Это позволило найти место течи. Вода проникала через образовавшийся паз, откуда вымыло конопатку. Паз законопатили и забили сверху деревянными планками.

Течь уменьшилась настолько, что при частом откачивании одним насосом уровень воды не повышался.

17 августа на WNW увидели Камчатку. Гукор шёл вдоль берега к югу. Поскольку дул преимущественно встречный южный ветер, плавание затянулось. «Св. Пётр» зашел в Авачинскую бухту 26 августа, и 27-го бросили якорь в Петропавловской гавани.

Поскольку летом 1742 г. пакетбот «Св. Павел» отправился в Охотск, 2 сентября, после небольшого ремонта, гукор последовал за ним. Но после нескольких дней пути открылась новая течь, и начался шторм. Судно было вынуждено вернуться и зимовать в Петропавловской гавани. «Св. Пётр» достиг Охотска только 27 июня 1743 г.

В последующие годы гукор числится в «Списке русских военных судов» и осуществлял грузовые перевозки между Охотском и Камчаткой. В 1753 г. его выбросило штормом на берег Камчатки. Судно удалось снять с мели и отремонтировать. В 1755 г. он разбился у реки Воровской (Западная Камчатка).

Создание модели «Гукор «Св. Пётр»

В соответствии с Постановлением Совета Министров РСФСР от 30 августа 1960 г. место стоянки было включено в Российский список памятников федерального значения. Бухта находится на территории учреждённого в 1993 г. заповедника «Командорский».

14 ноября 2020 г. за государственным природным биосферным заповедником «Командорский» было официально закреплено право управления объектом культурного наследия федерального значения «Стоянка экспедиции Витуса Беринга в 1741–1742 гг.». Это событие совпало с намерением организации воссоздать исторические события, происходившие во время зимовки 1741–1742 гг.

Модель гукора «Св. Пётр» создал художник и известный судомоделист, специалист по парусникам XVIII–XIX вв. Владислав Витальевич Ждан. Историки и коллекционеры уже были знакомы с его работами: «Пакетбот “Св. Пётр”», «Бот “Св. Гавриил”» и многими другими. Все модели отличаются точностью и исторической достоверностью. Автор создает настоящие «портреты» кораблей, учитывающие реальные условия строительства и эксплуатации, материалы и степень их изношенности. Конечно, в ряде случаев приходится делать допущения по наиболее вероятной форме кормы, месту уста-

новки мачты, высоте каюты, системе крепления вёсел, форме парусов. Фальконеты установлены на палубе, хотя во время перехода на Камчатку они могли находиться в трюме. Эти детали останутся предметом дискуссий, но не повлияют на общий образ гукора.

Исторической информации оказалось значительно больше, чем ожидалось вначале. Поэтому удивительно, что прежде никто из судомо-

делистов не брался за эту работу. В завершении хочется поблагодарить всех участников и тех, кто откликнулся на просьбу о помощи: специалистов с форумов по судомоделированию – за оригинальные решения технических вопросов; профессора Н. Охотину-Линд – за прочтение шканечных журналов Юшина и Хитрово и семьёю Ждан – за активное содействие в осуществлении проекта.

1. *Golder F. A. Bering's Voyages: An Account of the Efforts of the Russians to Determine the Relation of Asia and America. Vol. I : The Log Books and Official Reports of the First and Second Expeditions 1725–1730 and 1733–1742 / With a chart of the Second voyage by E. P. Bertholf. New York : The American Geographical Society, 1922. 371 p.*
2. *Stejneger L. Georg Wilhelm Steller, the Pioneer of Alaskan Natural History. Cambridge, Massachusetts : Harvard University Press, 1936. 623 p.*
3. АРГО [Архив Русского географического общества]. Ф. Р–60. Оп. 1. Д. 2. *Полонский А.* Перечень путешествий русских в Восточном океане с 1743 по 1800 год.
4. *Белковский А. Н., Диваков И. В., Звягин В. Н., Окороков А. В., Станюкович А. К., Старков В. Ф., Черношвитов П. Ю.* Русские морские экспедиции 18 века. Очерки комплексного изучения памятников материальной культуры. М. : Подвод. мир, 1996. 240 с.
5. *Ваксель С.* Вторая камчатская экспедиция Витуса Беринга. М. ; Л. : Изд-во Главсевморпути, 1940. 174 с.
6. Вторая Камчатская экспедиция. Документы. 1741–1742. Морские отряды / сост. Н. Охотина-Линд ; отв. ред. В. Хинтцше. СПб. : Нестор-История, 2018. 872 с.
7. *Герасимович А.* Форум «Верфь на столе». URL: <https://www.shipmodeling.ru/phpbb/viewtopic.php?f=66&t=74766&hilit=%D0%92%D0%BB%D0%B0%D0%B4+%D0%92%D0%B8%D1%82&sid=23a3efd5e35e8a85ac40bc9a1418146d&start=15> (Дата обращения: 19.13.2022).
8. РГА ВМФ [Российский государственный архив Военно-морского флота]. Ф. 913. Оп. 1. Д. 50. Журнал Харлама Юшина.
9. РГАДА [Российский государственный архив древних актов]. Ф. 21. Доп. 9. Журнал Софрона Хитрово.
10. Русская тихоокеанская эпопея : сб. док. / сост. В. А. Дивин. Хабаровск : Хабар. кн. изд-во, 1979. 608 с.
11. *Силантьев Г. Л.* Отчет о полевых исследованиях в бухте Командор острова Беринга в 1979 году. Владивосток, 1980. На правах рукописи. (Алеутский краеведческий музей).
12. *Сопоцко А. А.* Записки по гидрографии. Плавание В. Беринга на пакетботе «Св. Петр» к берегам Америки. СПб. : Упр. навигации и океанографии М-ва обороны РФ, 2008. 256 с.
13. *Стеллер Г. В.* Дневник плавания с Берингом к берегам Америки. 1741–1742. М. : Изд-во ПАН, 1995. 224 с.
14. Экспедиция Беринга : сб. док. / под ред. А. Покровского. М. : Гл. арх. упр. НКВД СССР, 1941. 418 с.