



Морская летопись



# **ПАРУСА,** **РАЗОРВАННЫЕ** **В КЛОЧЬЯ**



Владимир Шигин

## Annotation

Удары разгневанной стихии, зной, жажда, голод, тяжелые болезни и, конечно, крушения и гибельные пожары в открытом море, — сегодня трудно даже представить, сколько смертельных опасностей подстерегало мореплавателей в эпоху парусного флота.

О гибели 74-пушечного корабля «Тольская Богородица», ставшей для своего времени событием, равным по масштабу гибели атомной подводной лодки «Курск», о печальной участи эскадры Черноморского флота, погибшей в Цемесской бухте в 1848 году, о крушении фрегата «Поллюкс», на долгое время ставшем для моряков Балтийского моря символом самой жестокой судьбы, а также о других известных и неизвестных катастрофах русских парусных судов, погибших и чудом выживших командах рассказывает в своей книге прекрасный знаток моря, капитан I ранга, журналист и писатель Владимир Шигин.

---

- [Владимир Виленович Шигин](#)
  - [Часть I](#)
    - [Прелюдия 1782 года](#)
    - [Один против всех](#)
    - [Реквием о «Федоре» и «Константине»](#)
    - [Черноморская «Богородица», или смерть героя](#)
    - [Транспорт назывался «Змея»](#)
    - [Всеми забытый «Крым»](#)
    - [Жертвы новороссийской боры](#)
  - [Часть II](#)
    - [Драма линейного корабля «Вячеслав»](#)
    - [Крушение у острова Рюген](#)
    - [Этот несчастливый «Поллюкс»](#)
    - [Корабль мертвых](#)
    - [«Феникс», которому не суждено было возродиться](#)
    - [В аду пожаров](#)
    - [Ужас «Лефорта»](#)
    - [Взрыв «Пластуна»](#)
    - [Бей своих, чтоб чужие боялись!](#)
  - [Часть III](#)
    - [Трагедия «Святого Николая»](#)

- [Бесславный финал славного корабля](#)
  - [Во власти цунами](#)
  - [Неразгаданная тайна «Камчадала»](#)
  - [Часть IV](#)
    - [Море братьев Лаптевых](#)
    - [Загадка Дарданельского прорыва](#)
    - [Эти несчастливые трофеи](#)
    - [Злоключения команды «Флоры»](#)
    - [«Ингерманланд». Трагедия в проливе Скагеррак](#)
    - [Канувшие в неизвестность](#)
    - [Забытая экспедиция](#)
  - [Иллюстрации](#)
  - [notes](#)
    - [1](#)
    - [2](#)
    - [3](#)
    - [4](#)
    - [5](#)
    - [6](#)
-

# **Владимир Виленович Шигин**

## **Паруса, разорванные в клочья.**

### **Неизвестные катастрофы русского парусного флота в XVIII–XIX вв**

*Быть гонимыми ударами свирепствующего моря, страдать от зноя, жажды, голода, изнуряться лихорадками, встречать смертоносную заразу и даже безумию подвергаться, не зная притом верного убежища и отдохновения в каком-либо порте, — это то же, что при жизни соприкасаться со смертью.*

*М. Ломоносов*

*Судно по морю носимо,  
Реет между черных волн;  
Белы горы идут мимо;  
В шуме их надежд я полн.*

*Г. Державин*

# **Часть I**

## **Эти гибельные черноморские штормы...**

*Черноморские штормы погубили немало кораблей и унесли множество жизней российских моряков. Иногда в особо жестоких черноморских бурях погибали целые отряды кораблей. Летопись флота доныне хранит эти мрачные истории.*

## Прелюдия 1782 года

Становление любого флота всегда стоило человеческих жизней. Не обошелся без этой неизбежной дани и только еще зарождавшийся Черноморский флот. Почти каждый год Понт Эвксинский требовал свою жертву, но по-настоящему страшным стал для черноморцев 1782 год.

Печальный мартиролог этого несчастливой для черноморцев года открыл фрегат «Архипелаг», которым командовал лейтенант Иван Перия. Фрегат возвращался из Средиземного моря, куда возил на продажу товары купца Владимирова. На выходе из Босфора «Архипелаг» встал на не обозначенную на карте мель, не смог сняться и был разбит волнами. В течение четырех суток, пока не подошла помощь, команда сражалась за спасение своего судна. Но ничего не помогло. Фрегат был потерян; хорошо еще, что удалось спасти большую часть команды.

Буквально месяц спустя пропала без вести яхта «Миус» под командой опытного офицера капитан-лейтенанта Якова Лаврова. Посланная из Херсона в Смирну с консулом Хемницером, на обратном пути яхта навсегда исчезла. Долгое время ходили слухи, что «Миус» разбился на абхазском берегу и команда попала в плен. Узнав об этих слухах, вице-президент Адмиралтейств-коллегии граф Чернышев направил приказ тогдашнему командующему Черноморским флотом вице-адмиралу Клокачеву:

«Не только по долгу, но и по человечеству отыскать команду „Миуса“ и заплатить за ее избавление любые просимые деньги!»

К берегам Абхазии была отправлена специальная экспедиция, но никаких следов крушения яхты она не нашла.

А вскоре беда постигла и сильнейшие корабли Черноморского флота — «Корон» и «Таганрог».

«Корон» под началом капитан-лейтенанта Алексея Бабушкина совершал в ноябре переход от берегов Крыма в Таганрог, когда на входе в Азовское море сильным ветром и течением его понесло на ледяные поля. Из-за мороза и шторма «Корон» быстро обледеневал. Матросы были уже не в силах рубить топорами лед с палубы и такелажа. Плыть далее тоже оказалось невозможно, а потому решили возвращаться в Черное море. Однако вскоре ледяные глыбы переломили руль, пробили корпус корабля, и он завалился на борт. Видя, что корабль спасти уже невозможно, Бабушкин дал команду оставить «Корон». Вначале на лед спустились матросы, потом

офицеры и последним, как и положено, командир. Поход по льду к берегу был ужасным. Мороз и штормовой ветер быстро выматывали даже самых сильных. То и дело попадались широкие полыньи, через которые приходилось переправляться на досках или на небольших льдинах. Многие тонули и замерзали в пути. Выбившиеся из сил просили, чтобы их оставили спокойно умереть под каким-нибудь торосом. Только через четыре дня наиболее выносливые достигли Белосарайской косы. За время этого страшного перехода замерзло и пропало без вести почти 50 человек из 123 человек команды. Рассказы спасшихся о пережитом звучали настолько страшно, что более на Черноморском флоте ни один из кораблей уже именем «Корон» не называли.

Участь «Корона» постигла и однотипный с ним «Таганрог». В том же ноябре «Таганрог» под командой капитан-лейтенанта Семена Филатова был послан в порт Таганрог на починку пришедшей в негодность обшивки. 17 ноября у Кривой косы он встретил лед. От напора ледяных глыб корабль потерял два якоря, и его снесло на мелководе у Долгой косы. Чтобы хоть как-то удержать корабль кормой против штормового ветра, спустили за борт запасной рангоут. Напиривший на корабль лед пытались разбивать ядрами из фальконетов и бросанием баластин. Но очередной напор льда сломал весь спущенный рангоут, оборвал кранцы и начал сильно сдирать и без того слабую обшивку, затем наступил черед шпангоутов, которые были выломаны один за другим, трюм стал быстро наполняться водой.

Из хроники трагедии корабля «Таганрог»: «Созвав общий совет, решились оставить судно; но за наступающей темнотою и крепким ветром были вынуждены провести на нем еще ночь. Посланные на рассвете 24-го числа отыскивать дорогу к близлежащей косе нашли ее очень трудную и само пристанище неудобным, покрытым льдами; потому послали разведать местность в другую сторону и, проведя еще одну ночь на развалинах своего судна, только утром 25-го по принесении Господу Богу моления оставили его, вначале нижние чины, потом унтер-офицеры и, наконец, командир с офицерами. Борта льдом протерты, обшивка во многих местах оборванная, шпангоуты и ахтерштевень едва не оттерты, воды сверх палубы 1,5 фута; и с великой трудностью перебрались на Белосарайскую косу, откуда в Карантинный дом уже 2 декабря. Из 100 человек команды погибло 32, в том числе подшкипер Подрезов».

Почти одновременно с линейными кораблями потерпели крушение на входе в Азовское море и два вспомогательных судна — шебека «Волич» (командир — лейтенант Обольянинов) и галиот «Тарантул» (командир — штурман Лыхин). Первое, спасаясь от идущего льда, выбросилось на

Петрушинскую косу. Однако лед и шторм в несколько часов разбили шебеку в щепки и команде пришлось искать спасения на берегу. Второе было выброшено штормом на берег недалеко от Керчи. «15-го ноября, усилившимся от норд-веста штормом (командир. — *В.Ш.*) был принужден, отрубив последний якорь, броситься к берегу, на котором положен боком, заливаемый через борт ходящими волнами...»

К сожалению, кораблекрушения 1782 года явились лишь прологом куда более страшных катастроф, происшедших впоследствии на просторах коварного Эвксинского Понта.



## Один против всех

Если взглянуть на карту Северного Причерноморья 1788 года, то даже самый непосвященный схватится за голову. Владения России и Турции были тогда столь перемешаны, что карта напоминает слоеный пирог. Херсон — в руках русских. Очаков — в турецких. Над Кинбурнской крепостью, что стояла на песчаной косе, прикрывающей вход в Очаковский лиман, развевался флаг русских. Сам же вход в лиман и главная Очаковская цитадель были турецкие. Там же стоял линейный турецкий флот под началом старого и опытного капудан-паши Эски-Гассана.

Война между двумя государствами только разгоралась, и еще было неясно, чья возьмет. Турки пытались захватить Кинбурнскую косу, но получили отпор от храброго Суворова. Высаженный турецкий десант был полностью истреблен. Турецкий флот, однако, в этом нападении участия не принимал. Дело в том, что прикрывавшую косу галеру мичмана Ломбарда Эски-Гассан почему-то принял за брандер и, помня Чесму, решил лишний раз не рисковать.

Лиманская флотилия под командой контр-адмирала Мордвинова держала позицию в дельте Днепра. Была она невелика: три корабля, фрегат с ботом, баркасы да галеры гребные. Состояли при флотилии и две плавбатареи: № 1 и № 2. Батареи те были неуклюжи и тихоходны, а потому думали, что будут они в случае чего, стоя на якорях, отгонять турок от днепровских протоков. На большее не годились. Насмешники дали им прозвище — «мордвиновские сундуки».

Плавбатареей № 1 командовал капитан 2-го ранга Андрей Вережкин. Своей батареей он гордился.

— И ничего вы не понимаете в проекциях корабельных! — говорил он, бывало, когда одолевали друзья-насмешники. — Вы только поглядите, какая она у меня пузатенькая, да и пушками, что ежик, утыкана! Это ль не красота и прелесть?

Насмешники лишь плечами пожимали. Не поймешь этого Вережкина: то ли шутит, то ли нет? С тем и отходили в сторонку.

Биография же у капитана Вережкина была самая что ни на есть боевая. Не многие на Черноморском флоте с ним сравняться могли. Еще в чинах мичманских прошел Вережкин Чесму, где дрался отважно и рану тяжелую получил. Затем, уже в чинах лейтенантских, штурмовал он сирийскую крепость Бейрут, бился с турками по всему Эгейскому морю, блокировал

Дарданеллы. Не один год командовал кораблями и фрегатами на Балтике. Но ходу Веревкину там в чинах не было. Может, оттого, что уж больно худороден и некому за него полслова замолвить, а может, оттого, что нрав имел строптивый да правду-матку резал, когда о том его и не просили. В общем, едва стал флот Черноморский создаваться, напросился сам он в степи херсонские. И хотя выходило ему здесь по всем статьям кораблем линейным командовать, он его так и не получил. Контр-адмирал Мордвинов не пожелал отдавать столь опытного капитана в Севастопольскую эскадру, а оставил у себя в Лиманской. Так Андрей Евграфович командиром плавбатарей и стал.

После неудачи 1787 года, когда не удалось отбить у Суворова Кинбурнскую косу, турецкий флот отстаивался на якорях у Очакова. Более 60 вымпелов собрал под своим началом опытный Эски-Гассан. Лиманская флотилия в силах туркам уступала, а потому посылать ее в линейное сражение Мордвинов опасался из-за явного неравенства сил. Но Потемкин неустанно требовал наступательных действий. И Мордвинов наконец-то решился. Собрав у себя капитанов и флагманов, он объявил:

— Старый Гассан расположил свой флот тесным полукругом, и я повторю ему чесменскую ночь!

По замыслу Мордвинова, ночью к туркам должна была подойти плавбатарея, охраняемая несколькими галерами. Внезапным кинжальным огнем она должна была зажечь стоявшие с наветренной стороны турецкие корабли. По расчетам русского командующего, разносящий искры ветер должен был довершить все остальное. Лавры и слава Чесмы не давали покоя кабинетному флотоводцу...

Капитаны отнеслись к мордвиновскому проекту более чем прохладно. На бумаге у Мордвинова все ладно и красиво, а как выйдет на деле — не ведомо еще. Морщились капитаны, но молчали. Не сдержался, как всегда, лишь Веревкин, хотя и дергал его за рукав кавторанг Сакен: мол, уймись, Андрюша, не лезь на рожон, когда начальство стратегирует! Не послушал совета Веревкин, вскочил со своего места и начал:

— План ваш, господин адмирал, хорош лишь для чтений кадетам корпусным, для дела же настоящего он не годен! Нельзя посылать одно судно против целого флота — сие есть верная гибель! Я прошел и Чесму, и много иных баталий, а потому могу сказать, что ничего из плана вашего не выйдет!

Мордвинов стоял красный как рак.

— Уж не боится ли господин капитан, что именно его я намерен посылать в сражение? — скривился он. — Не заробел ли?

Веревкин, разумеется, не отмолчался:

— Я на службу не напрашиваюсь, но от оной и не отказываюсь! Труса ж никогда не праздновал. Не подведу и в сей раз! А правду свою вам уже сказал!

— Решение о баталии ночной я уже принял! — сложив руки на груди, объявил Мордвинов. — Совет окончен. Прошу господ офицеров расходиться!

В полдень 3 октября 1787 года с флагманского фрегата ударила сдвоенным залпом пушка. То был сигнал: «Изготовиться к нападению на неприятеля». Помимо плавбатареи № 1 к турецкому флоту должны были идти галеры лейтенанта Константинова и мичмана Ломбарда.

Веревкин собрал на палубе батареи команду, большей частью состоявшую из едва обученных рекрутов. Рассказал им о предстоящем деле. Затем унтера развели служителей по заведованиям.

Когда же стало темнеть, Веревкин передал голосом на галеры, что снимается с якоря, и попросил не отставать от него. Большого он сделать не мог. Многомудрый Мордвинов не удосужился подчинить ему командиров галер.

Уже спустя каких-то полчаса Веревкин заметил, что ни одна из галер так и не начала движения вслед ему. Капитан 2-го ранга нервничал. Формально идти в одиночку к турецкому флоту Веревкину не следовало, но ждать галеры (когда они подойдут — неизвестно) он тоже не мог, ведь тогда под угрозой оказывалось все предприятие. В столь сложном и щекотливом деле командир плавбатареи № 1 поступил наиболее разумно — он начал движение, не без основания полагая, что быстроходные галеры вполне догонят его тихоходный «мордвиновский сундук».

— Выставить по бортам матросов, чтоб смотрели галерные фонари! — приказал он своему старшему офицеру лейтенанту Кузнецову.

Ветер был верхний, и чтобы батарея лучше держала курс, шли на веслах. Незадолго до полуночи к плавбатарее наконец подошла шлюпка. Из нее перепрыгнул мичман Ломбард, тщедушный и вертлявый мальтиец, и года еще не служивший в российском флоте.

— Что это значит, Юлиан Иванович? — обратился к нему пораженный Веревкин. — Почему вы не на своем судне и где, наконец, ваша «Десна»?

Ломбард ответом его не удостоил, а молча протянул засургученный пакет. Ознакомившись с посланием, Веревкин был весьма удивлен и озадачен. Контр-адмирал Мордвинов извещал командира плавбатареи о том, что Ломбард потерял в темноте свою «Десну» и по этой причине назначен командиром галеры лейтенанта Литке.

— Ну а где же ваша новая галера, господин мичман? — поднял глаза на мальтийского рыцаря капитан 2-го ранга.

— Ее я тоже не нашел! — браво ответил мичман.

— Так ищите! И при чем здесь моя батарея? — еще более поразился Веревкин.

— Я слаб зрением и плохо вижу в темноте! — без тени смущения парировал Ломбард. — Когда же галера найдется, то я на нее и перейду!

Веревкин лишь прикусил губу. Что поделаешь! Ломбард был ему не подчинен!

— Хорошо! — бросил сквозь зубы. — Только не мешайте!

— Не диспозиция, а бедлам! — почесал затылок стоявший неподалеку лейтенант Кузнецов. — Что делать будем, Андрей Евграфович?

— Выполнять приказ! — коротко ответил Веревкин.

Длинные ясеневые весла дружно ушли в воду. Из-под форштевня батареи, шипя, отхлынула волна. Пошли!

— Огонь! Огонь! — раздалось вскоре.

Когда дистанция до мерцающего в ночи фонаря сократилась, обнаружилось, что это ломбардовская галера «Десна».

— Вот и нашлось ваше судно! — сказал, подошедши к строптивому мичману, Веревкин. — Езжайте с Богом к себе да принимайтесь за дело!

Но Ломбард отрицательно замотал головой:

— Это уже не моя галера. Я назначен на другую, а потому остаюсь у вас до ее нахождения.

— Одумайтесь! — напрасно пытался вразумить его кавторанг. — Ведь это не по-офицерски!

— Я не какой-нибудь ваш костромской дворянин, я мальтийский рыцарь госпитальер! — гордо вскинул голову тщедушный воспитанник ордена Святого Иоанна.

— Видывали мы на Руси всяких рыцарей — и мальтийских и тевтонских! — мрачно заметил Веревкин. — Не хотите над своей галерой капитанствовать, будете у меня... пассажиром!

С «Десны» тем временем запросили пособить с бомбами.

— Куда ж вы свои-то подевали? — прокричали им веревкинцы.

— Так их у нас и не было! — отвечали оттуда.

Бомбы перегрузили быстро. Времени-то в обрез. Вдали вроде бы замаячила галера лейтенанта Константинова. Веревкин послал к ней шлюпку с просьбой держаться от него по левую сторону, чтоб он всегда мог рассчитывать на помощь.

Вновь налегли матросы на весла, и плавбатарей прибавила ход. Вскоре

из темноты стали прорисовываться верхушки мачт турецких кораблей. На них беспечно жгли огни. Внезапно поменялся ветер, став зюйд-остовым, и сразу же вся хитромудрая затея Мордвинова полетела к чертям. Отступить, однако же, было поздно. Слишком глубоко в расположение флота противника забралась плавбатарей № 1.

— Руль право! — распорядился командир.

Осторожно обогнув турецкий флот, Веревкин направил свое судно к кинбурнскому берегу и встал на мелководье.

— У гассановых кораблей осадка велика, и сюда они не сунутся. От мелочи же мы как-нибудь да отобьемся! — объяснил он офицерам свой маневр. — Пока подойдут галеры, продержимся, а там вместе прорвемся!

А галеры все не показывались, словно и не отправляли их вслед плавбатарею вовсе! Но думать о них времени уже не было. Начало светать. Вот уже вдаль на салингах мачт турецких кораблей начали кричать голосистые муэдзины, созывая правоверных на утренний намаз. Затем на всем турецком флоте поднялся страшный переполох, началась беготня.

— Никак, турка нас увидал, а увидавши, испужался малость! — переговаривались промеж себя матросы, заканчивая последние приготовления к бою.

Веревкин меж тем собрал офицеров.

— Милостью командующего и глупостью галерных капитанов мы брошены одни против целого флота! — заявил он. — Выбравшись на мелководье, я думал было дожидаться здесь галер, но их нет и, видимо, уже не будет, а поэтому биться нам придется самим! Мы можем, правда, сразу же выброситься на берег и тем спасти свои жизни. Но можем и атаковать, хотя при этом я не дал бы за счастливый исход и затертого пятака! Каким будет ваше мнение?

Мнение было единодушным — атаковать!

— Bravo! — улыбнулся Веревкин. — Исполнить свой долг до конца и погибнуть с честью — это не так уж мало!

Выбрав якорь, плавбатарей на виду у неприятеля спустилась на фарватер и, подойдя к турецкому флоту, развернулась к нему бортом. Турки безмолвствовали, наблюдая за нахальными действиями одиночного русского судна. А затем по палубам неприятельских кораблей пронесся ликующий крик. Это матросы дали волю своим чувствам, предвкушая легкую добычу.

Доволен был и сам капудан-паша Эски-Гассан, внимательно рассматривавший в трубу русское судно. Старый моряк никак не мог взять в толк, для чего понадобилось тому в одиночку лезть в середину целого

флота.

— Кто-то у них не в своем уме: или адмирал, или капитан! — заявил он с ухмылкой своим приближенным. — Но это мы скоро выясним, когда врежем палкой по пяткам русского капитана! Изготовьте шлюпки для захвата приза! Эта батарея — настоящий дар Аллаха!

Но обрадованный «даром Аллаха» капудан-паша, при всей своей опытности, проглядел главное! Командир плавбатареи на самом деле действовал весьма рискованно, но далеко не столь безрассудно, как могло показаться со стороны. Веревкин надеялся, что на середине фарватера течение Днепра, при умелом маневрировании, само отнесет его в сторону от неприятеля. Надо было только до поры до времени не дать противнику разгадать свой замысел.

— Залф! — вскинул вверх шпагу русский офицер, прошедший Чесменскую баталию еще в чинах мичманских.

— Огонь! — махнул платком турецкий адмирал, бывший при Чесме уже в немалой должности младшего флагмана.

Гулко рывкнули чугунные пушки, и первая партия каменных ядер, зловеще подвывая, понеслась к цели. Сражение началось.

Канониры с плавбатареи палили метко, и скоро Веревкин отметил первые серьезные попадания. Турки поначалу, наоборот, долго не могли пристреляться. Постепенно, однако, чахлые фонтанчики падающих в воду ядер стали ближе и ближе подступать к русскому судну. Теперь плавбатарея № 1 все чаще оказывалась в кольце брызг. Массивный деревянный корпус дернулся раз, другой, третий — начались прямые попадания. Удивления, впрочем, на плавбатарею это не вызвало — бой есть бой! В клубах порохового дыма, в яростной решимости вела свой неравный поединок против огромного флота маленькая плавбатарея.

А вскоре случилось почти невероятное, что еще больше осложнило положение русского судна. Вот что написал о происшедшем в своем позднейшем отчете сам Веревкин: «Я бы дрался до самой ночи с неприятелем, ежели бы не разорвало у меня пушку с левой стороны от носа первую, которым разрывом убило до 15 человек, чем навело такой страх на служителей, что насилу с помощью мичмана Ломбарда и лейтенанта, данного от Вас, мог собрать людей, которые бросились на палубу; и после того дрались мы еще с полчаса, но вторичное несчастье последовало: разорвало другую пушку на той же стороне от носу и убило больше 15 человек. Страх, нашедший на людей, был столь велик, что не можно было никак сообразить, как их привести в чувство...»

Сегодня, наверное, легко судить за слабодушие рекрутов с плавбатареи

№ 1, но мне кажется, что надо быть к ним снисходительными. Ведь то, что испытали они, способно внушить робость и смятение даже опытным морякам. Они же только несколько месяцев назад покинули свои деревни и, никогда прежде не видя моря, были сразу же брошены в такое пекло. Рекруты боялись не турецких ядер, они боялись смертельных разрывов своих пушек, от которых не было спасения! А какой авторитет и сила духа требовались их командиру, чтобы в таком аду дважды пресекать панику и возвращать людей к орудиям!

Позднее Веревкин с горечью напишет о качестве своих орудий: «Что же принадлежит до артиллерии, то я удивляюсь, коим образом она принята с заводов, и кажется, что она без пробы принята, в рассуждении, что при разрыве пушки оказался чугун как с грязью дерева; что же принадлежит до единорогов, которыми я оборонялся... только стволы короткие, так что при каждом выстреле единорог опрокидывался через задние колеса».

Второй раз возвращая матросов к орудиям, командир сам встал у первой пушки и, взяв в руки фитиль, произвел первый выстрел. Ободренные примером командира, встали по местам и канониры. Снова заговорила русская артиллерия, по палубам турецких кораблей запрыгали смертоносными мячами ядра.

Когда окончательно взошло солнце, обнаружили плавбатарейцы вдали и пропавшие галеры. Те стояли на якорях и даже не пытались прийти на помощь своим товарищам...

Пал под ядрами артиллерийский поручик Иваненко. Вместе с ним погибло еще трое. Бой продолжался.

Ближе к полудню Веревкин окончательно убедился, что помощи ему не будет не только от галер, но и от Мордвинова, который оставался совершенно безучастным к судьбе плавбатареи. И тогда капитан 2-го ранга скомандовал:

— Рубите якорный канат!

В этот момент полез было к нему с советом всезнающий мичман Ломбард.

— Да отстань ты! — ругнулся кавторанг. — На галере своей познания надо было являть! Не до тебя сейчас!

Прикусив губу, храбрый госпитальер отошел. Глаза его пылали злобой. Настоящие рыцари оскорблений не прощают!

— Эй! На руле! Держать курс в море! — приказывал тем временем Веревкин ворочавшим тяжелое штурвальное колесо рулевым.

Теперь, яростно отстреливаясь, плавбатарея стремилась уйти к берегам Крыма, чтобы там, найдя мелководье, спастись от турок. Минуя

весь турецкий флот, Вережкин попеременно дрался с каждым из неприятельских кораблей. Залп по очередному противнику, залп в ответ — и дальше, к следующему кораблю, к новому обмену залпами; здесь еще раз сказались опыт и предусмотрительность капитана! Еще до начала боевых действий Вережкин позаботился об установке вдоль бортов набитых шерстью мешков. Пройдя вдоль всей турецкой боевой линии, плавбатарей потеряла лишь несколько человек!

Наконец турецкие корабли остались позади. Гребцы из последних сил налегают на весла, и плавбатарей № 1 устремляется в отрыв. Но не так легко уйти от опытного Эски-Гассана! Тотчас же над его флагманским кораблем взлетают сигнальные флаги и в погоню за ускользающей добычей устремляются лучшие ходки турецкого флота. С ними ли тягаться тихоходной и неповоротливой батареей!

— Два фрегата при четырех галерах! — спокойно отметил Вережкин, оглядев преследователей в зрительную трубу. — Не мало, но и не много в сравнении с целым флотом!

Артиллеристам велел он целить без торопливости, но наверняка. А затем встал к пушке и сам. Результаты сказаться не замедлили. Несколько метких выстрелов с плавбатареи — и один из фрегатов, объятый пламенем, выбрасывается на прибрежную отмель. Залп — и сразу две галеры следуют его примеру. Кажется, можно и дух перевести, но не тут-то было!

— Господин капитан второго ранга! — кричит с марса встревоженный впередсмотрящий. — На траверзе еще паруса!

То были спешившие на пересечку еще два турецких фрегата с несколькими галерами. Быстро нагнав и взяв в клещи плавбатарей, турки попытались было прижать ее к берегу, чтобы окончательно лишить хода. Но всякий раз попытки их заканчивались неудачей. Капитан 2-го ранга Вережкин дело свое знал отменно. Буквально в самый последний момент он умудрялся ловко уворачивать «мордвиновский сундук» из турецких объятий. При этом русские пушки непрерывно поливали картечью неприятельские палубы, оставляя на них десятки трупов. Три бешеные атаки выдержала плавбатарей. Три раза Андрей Евграфович Вережкин оставлял превосходящего противника за своей кормой. Казалось, что хоть теперь-то военное счастье улыбнется отважному капитану... И снова несчастье! Да какое! Когда в четвертый раз на плавбатарей навалились турецкие фрегаты и с них кричали отчаянно: «Капитан, сдавайся! Капитан, не пали!» — на батарее вспыхнул сильный пожар у раскрытого люка крюйт-камеры. Матросы бросились от пушек.

— Безумцы! — кричали им офицеры. — Вы все равно погибнете!



Назад! К орудиям!

Но их никто не слушал. Положение сразу же стало критическим. Турки, почуяв перелом боя, усилили огонь. Крюйт-камеру отстояли, но по мачтам уже взбегали жадные огненные языки. Многие крестились:

— Все кончено! Прими нас, Господи!

И вновь обратимся к рапорту самого командира: «...В то самое время схватил я саблю и грозил всех (в документе неразборчиво. — *В. Ш.*), потом, бросившись к единорогу, выстрелил из него картечью, отчего неприятель отворотил в беспорядке от меня, не сделав ни одного выстрела из пушек.»

Офицеры тем временем ободрили людей и заставили их встать к орудиям. Положение было восстановлено. Веревкин вытер ладонью покрытое пороховой копотью лицо:

— Господи! Дай нам силы все превозмочь!

Слова кавторанга заглушил страшный взрыв. Это разнесло в куски очередную пушку. По всей палубе валялись обрубки человеческих тел, кровь стекала в шпигаты ручьями. Те немногие, кто уцелел под градом осколков, были почти невменяемы. Казалось, что теперь — то уж все! Но нет, и в этом случае Андрей Евграфович нашел, как привести матросов в чувство и поставить к нескольким еще уцелевшим орудиям. Следуя левым галсом в полный бейдевинд, плавбатарея все же сумела оторваться от побиваемых ею турецких фрегатов. Но к Крыму идти было уже нельзя — вдали маячила очередная неприятельская эскадра. И тогда Веревкин повернул на Гаджибей. Где-то вдалеке осталась Лиманская флотилия. Контр-адмирал Мордвинов по-прежнему не решался прийти на помощь своей плавбатареи. На подходе к гаджибейской крепости Веревкин едва не попал под огонь береговых орудий. Матросы были уже ко всему безразличны.

— Все одно помирать! — говорили они. — Так хоть бы скорее, чтоб не мучиться!

Но командир плавбатареи думал иначе. Поворотив через фордевинд на новый галс, он удачно вышел из зоны крепостного огня.

Отойдя же от Гаджибея, бросил якорь. Плыть далее было опасно. Стояла уже глубокая ночь. Обойдя судно и осмотрев трюм, Веревкин убедился, что батарея едва держится на плаву.

— Одна хорошая волна — и мы на дне! — мрачно констатировал он.

— Следует немедленно затопить судно, сбить из бревен плот и уходить в море. Может, куда и вынесет, — предложил Юлиан де Ломбард.

— Лучше, по-моему, затопить батарею, самим же плыть к берегу, а там пробираться по степи к Херсону! — немного подумав, высказал свой

вариант лейтенант Кузнецов.

У Веревкина были соображения иные.

— Потопиться мы всегда успеем! — заявил он. — Пока ж определите людей для починки, и будем ждать рассвета! Там все станет ясно!

С первыми лучами солнца с плавбатарей увидели, что находятся неподалеку от низкого песчаного берега, по которому разъезжали сотни конных татар. У берега же сонно качались на якорях полтора десятка турецких транспортных судов. Оглянулись на море — там белели парусами державшие курс на Гаджибей неприятельские фрегаты.

— Вот, господа, и попытайся мы прорываться на плоту или высаживаться на берег! — скупобронил Веревкин. — Наш план будет иным!

Как же решил действовать в столь непростой обстановке Андрей Евграфович Веревкин? А так, как подобает русскому офицеру!

«Я не имею никакой помощи к спасению людей и судна, не имея шлюпки и потеряв все весла при рассвете. Пушек и провианта малое число, пресной воды ни капли, почел за лучшее сняться с якоря, идти к тем купеческим судам, чтоб оными овладеть и все сжечь, а которое способно будет к гребле, взять оное, и, пользуясь тем, спасти себя от бедствия.»

Теперь экипажу плавбатарей предстоял новый бой. На этот раз с целой флотилией вооруженных транспортов. Впереди ждал абордаж! Офицеры были настроены решительно: только вперед! Старослужащие матросы тоже. Зато рекруты смотрели угрюмо. Они уже давно перестали понимать происходящее. У нескольких человек помутился от пережитого рассудок. Их по приказу командира связали, чтоб не выбросились за борт.

Медленно набирая ход, сильно осевшая от многочисленных пробоев батарея целила в самую середину турецкой флотилии. Давалось это с большим трудом — судно почти не управлялось. Веревкин тем временем в трубу уже определил объект атаки.

— Вон та бригантина нам подойдет вполне! — обратился он к стоявшему неподалеку Ломбарду. — Вы начальник абордажной партии! Прошу...

Резкий и сильный удар бросил офицеров на палубу. Судно стремительно заваливалось на борт, треща и рассыпаясь на глазах.

— Всем осмотреться! Что случилось? — закричал, вскочив на ноги, кавторанг.

То, что он увидел, повергло Веревкина в отчаяние. Плавбатарея выскочила на прибрежную песчаную мель.

— Только крушения нам сейчас не хватало! — в сердцах стиснул

кулаки Веревкин,

Пока офицеры торопливо решали, что должно и можно предпринять в создавшейся ситуации, снова взбунтовалась команда, которую неожиданное крушение судна ввергло в полную панику. Остановить на этот раз обезумевших людей было уже невозможно. С криком «Пусть лучше татарва головы порубает, нежели тут смерти дожидаться!» рекруты бросались в воду и плыли к близкому берегу.

Ломбарда с Кузнецовым, попытавшихся было их остановить, попросту избили, а Веревкина силой заперли в трюме.

Однако, и будучи запертым, командир не пожелал прекратить борьбу. Теперь он стремился как можно больше разрушить свое судно, чтобы оно не досталось неприятелю. Придя немного в себя от понесенных побоев, Веревкин вооружился топором и стал рубить днище, ускоряя поступление воды. Затем подпалил бывшую в трюме пеньку и парусину...

Татары брали потерпевшую крушение плавбатарею в конном строю, благо вокруг было мелко, а пушки покинутого командой судна уже молчали. Веревкина, угоревшего от дыма, вытаскивали из трюма за ноги. В сознание кавторанг пришел уже на берегу. С трудом разлепил спекшиеся губы:

— Пить! Пи-ить!

Стоявший над ним татарин, осклабясь, хлестнул изо всех сил кнутом:

— У, урус, шайтан!

Обвязанного арканом, его бросили в седло.

— Гей! Гей! Гей!

И понеслись с редкостной добычей в лагерь. Впереди у Андрея Веревкина был плен, долгий и тяжкий.

\* \* \*

План Потемкина по использованию Севастопольской эскадры был дерзок и оригинален. Зная, что линейный флот султана во главе с капудан-пашой уже появился у Днепровского лимана, прикрывая со стороны моря Очаков и готовясь нанести удар по Кинбурну, князь повелел нанести севастопольцам удар по главной тыловой базе турок — Варне. Там, по сведениям лазутчиков, еще не ставили даже береговых батарей, а в гавани грузились припасами многочисленные транспорты для турецкого флота и Очаковской крепости. По замыслу Потемкина успешный рейд корабельного флота к Варне неминуемо заставил бы капудан-пашу увести

свои корабли из-под очаковских стен, что позволило бы, в свою очередь, Екатеринославской армии спокойно начать осаду крепости.

— Напасть на турецкий флот и истребить! — велел светлейший.

Но командующий Севастопольской эскадрой контр-адмирал граф Войнович в поход особо не торопился. Потемкин нервничал, слал из Кременчуга, где в то время находился, послания раздраженные: «Чем скорее сделан удар, тем оный надежнее, подтвердите графу Войновичу поспешать выступлением в море и себя прославить».

Только после этого граф начал неспешно готовиться к Варненской диверсии. Как всегда бывает в самый последний момент, обнаружилась нехватка матросов. Пришлось наскоро пополнять команды солдатами местных полков.

За плечами главноначальствующего корабельной эскадрой контр-адмирала Марко Войновича была Архипелагская кампания, где он отличился, командуя фрегатом, а затем и отрядом легких судов. Поступив на русскую службу волонтером, этот не глупый венецианец сумел отличиться при блокаде Дарданелл и штурме Бейрута, а затем, оставшись служить в российском флоте, быстро сделал блестящую карьеру. Понравился Войнович и императрице Екатерине при посещении ею перед войной Севастополя. Тогда-то за устройство города и флота и пожаловала она ему графский титул. Злые языки, правда, говорили, что ахтиарский флагман просто-напросто выклянчил свое графство, подсунув императрице подложные бумажки об утерянном якобы предками фамильном титуле. Как бы то ни было, а репутацию к началу войны граф Войнович имел самую боевую, и Потемкин был вправе ожидать от него новых подвигов и побед. Увы, скоро светлейшего постигнет глубокое разочарование, ведь далеко не всякий толковый капитан становится настоящим флотоводцем...

Младшими флагманами Севастопольской эскадры являлись в ту пору капитаны бригадирского ранга Паоло Алексиано и Федор Ушаков. При этом первый одновременно командовал фрегатом «Святой Андрей», второй — 66-пушечным «Святым Павлом». Алексиано был родом из греков. На русскую службу поступил из корсаров в самом начале Архипелагской экспедиции, вместо со своими пятью братьями. Отличился при Чесме, затем захватывал турецкие транспорты, прославив одним из самых удачливых приватиоров <sup>[1]</sup>. По заключении мира Алексиано перебрался со всей родней в Россию, которая стала отныне ему вторым отечеством. В жизни капитан бригадирского ранга был весьма скромнен, а в деле морском знающ и многоопытен.

Заслуги второго из младших флагманов Севастопольской эскадры,

Федора Ушакова, к тому времени были значительно скромнее. Первую турецкую войну в лейтенантских чинах он провел на Азовской флотилии, где трудился похвально, но в сражениях так и не участвовал. В мирные годы водил успешно фрегат в средиземноморские пределы. Внимание же на себя Ушаков обратил во время строительства корабля «Святой Павел» в Херсоне, когда весьма деятельно боролся с чумой. Потемкину нравились не только морские познания капитана, но и его трудолюбие.

24 августа 1787 года светлейший отписал графу Войновичу ордер о немедленном выступлении. Приказ был строг и недвусмысленен: «Подтверждаю Вам собрать все корабли и фрегаты и стараться произвести дело, ожидаемое от храбрости и мужества вашего и подчиненных ваших. Хотя бы всем погибнуть, но должно показать всю неустрашимость к нападению и истреблению неприятеля. Сие объявите всем офицерам вашим. Где увидите флот турецкий, атакуйте его во что бы то ни стало, хотя бы всем пропасть».

Прочитавши столь строгое предписание, Войнович не на шутку разволновался:

— Как это всем погибнуть? Как это всем пасть? Неужто князь нас, что агнцев безвинных, на закланье шлет? Что делается! Что делается!

Как гласят исторические источники, потемкинский приказ Войнович получил к полудню субботнего дня. В своем домике неподалеку от пристани, которая и поныне носит в его честь название Графской, он собрал эскадренных капитанов, объявил им начальственную бумагу. Капитаны к услышанному отнеслись спокойно: что ж поделать — война есть война! Отпуская их, Войнович произнес со слезою в голосе:

— К завтрашнему вечеру быть всем готовыми вступить под паруса, а к полуденной пушке прошу всех ко мне на прощальный обед!

Капитаны расходились несколько удрученные подавленным состоянием командующего.

— И чего это он нас всех заранее хоронит? А бумажку читал, руки тряслись!

Однако выйти в море снова не удалось, Войнович опять перенес дату отплытия на неделю. Позднее участники похода признают, что если бы не этот досадный перенос сроков выхода в плавание, то все могло бы сложиться совершенно иначе. «Если бы мы вышли в понедельник в море, то непременно были бы в Варне и сделали бы сражение, а как целые сутки промедлили напрасно в угодность глупого суеверия, то не дошли мы до Варны 40 миль итальянских, потерпели ужасное бедствие», — вспоминал впоследствии один из участников этого несчастливого похода.

Утром 31 августа Севастопольская эскадра с распущенными флагами наконец-то покинула Ахтиарскую бухту. Береговые батареи прощально салютовали. В ответ с кораблей и фрегатов тоже палили. Войнович избрал флагманом линкор «Слава Екатерины». Передовым же вел эскадру бригадир Федор Ушаков на своем «Святом Павле».

Первые дни плавания погода благоприятствовала, но едва эскадра спустилась до траверза мыса Калиакрия, начало быстро свежеть, а показания барометра падать. Готовясь к ненастью, на судах зарифили паруса, закрепили по-штормовому, чтобы не сорвало на качке пушки. И вот обрушился шторм, который вскоре достиг силы настоящего урагана.

В самое короткое время корабли и фрегаты были разбросаны волнами и ветром столь далеко друг от друга, что каждый из них мог рассчитывать только на себя. Непрерывные удары стихии быстро расшатали корабельные корпуса, сломали мачты и оборвали такелаж. Вот когда сказалась спешность постройки и нехватка в Херсоне опытных корабельных мастеров. Увы, исправить что-либо было поздно!

На флагманской «Славе Екатерины» все три мачты рухнули разом, при этом столь сильно накренив своим весом корабль, что тот едва не опрокинулся. Положение спас флаг-капитан Дмитрий Сенявин, который, не растерявшись, с топором в руках бросился перерубать многочисленные ванты, не дававшие мачтам упасть за борт. За Сенявиным поспешили матросы, и спустя несколько минут корабль смог наконец выйти из губительного крена.

Один из офицеров «Славы Екатерины» впоследствии вспоминал: «Мы положили якорь на глубине 55 сажений, выдали полтора каната, якорь задержал, корабль пришел к ветру, и течь несколько уменьшилась. В полдень 9-го никого от нас не было видно. 10-го течь прибавилась, а 11-го числа с вечера до полночи так увеличилась, что во все помпы, котлами и ведрами изо всех люков едва могли удержать воду, и мы за то время были точно на краю гибели».

Вдалеке среди пенных водяных валов палил пушками, прося о помощи, фрегат «Крым», но помочь ему не мог никто. Прошел час, другой, и выстрелы с него внезапно стихли.

— Никак, конец «Крым» пришел! — крестились на стонущих под напором ветра кораблях. — Отмучились, сердешные!

Из донесения капитана бригадирского ранга Паоло Алексиано: «Ветер, усиливаясь, сделался крепкий и напоследок чрезвычайный шторм с дождем и превеликой мрачностью. На порученном мне фрегате „Св. Андрей“ изорвало паруса, и от множества вливаемой в него воды он едва не затонул.

В оное время оказались видимы со сломанными от шторма мачтами от нас между N и Ost два корабля, один из них без всех мачт, другой с одной фок-мачтой... и два фрегата 10-го числа в 3 часу пополудни превеликой качкой сломило грот и бизань-мачты, осталась одна фок. При оном величайшем несчастии, претерпя чрезвычайные беспокойства и опасности при употреблении всевозможного старания, прибыл на севастопольский рейд.»

Наконец суда стали по одному возвращаться в Севастополь. Вид их был ужасен! Избитые корпуса с выбитыми обшивными досками, обрубки мачт и обрывки парусов. Первой мыслью встречавших их на берегу было то, что эскадра наголову разгромлена турками, столь трагично было зрелище полузатонувших кораблей и фрегатов, не говоря уже об измученных и едва державшихся на ногах офицерах и матросах.

Собиралась эскадра крайне медленно. Бывало, что приходило в день по одному судну, а бывало, что по нескольку дней и вообще никого не было. В Севастополе воцарилась печаль. Беспомощность ожидания была столь невыносима, что семьи не вернувшихся моряков сутками простаивали на берегу, вглядываясь в даль, не мелькнет ли вдали парус?

Ураган раскидал эскадру по всему Черному морю. «Святой Павел» отнесло аж к абхазским берегам. Лишь благодаря искусству своего командира Федора Ушакова «Святой Павел» смог вернуться в родную гавань, но без мачт, бушприта, парусов и руля. Приползли, как говорится, на честном слове.

Совершенно отчаялись ждать с моря и флагманскую «Славу Екатерины». Когда ж она показалась, то ее поначалу и не узнали, столь разительно отличалась эта развалина от еще недавно грозного и гордого линкора. На «Славе Екатерины» мачт не было вовсе. Вместо них торчали кое-как наспех сооруженные стены, нижний дек полностью ушел в воду, а сам корабль прямо на глазах собравшихся на берегу повалился на правый борт. Едва зайдя в Севастопольскую бухту, линейный корабль начал тонуть, пушечными выстрелами прося о помощи. Насилу спасли... Сойдя на берег, контр-адмирал Войнович немедленно отправил Потемкину письмо: «Нахожу себя несчастливейшим человеком и принужденным доносить о крушении наших сил, под моею командою состоящих. С лишком 20 лет как хожу в море и по всем морям был, но такого несчастия предвидеть не мог, и как спаслись, одному Богу известно».

В то же время контр-адмирал более иного сокрушался, что волнами разбит был его кормовой салон, а в штормовое море унесло все: личные вещи, деньги и золотую с бриллиантами жалованную императрицей табакерку. При расспросах о пережитом Войнович лишь вздыхал да истово

крестился:

— Качки таковой я никогда и вообразить не мог! Страх! Суший страх!

Когда наконец подсчитали все вернувшиеся с моря суда, то оказалось, что не хватает двух — фрегата «Крым» и линейного корабля «Мария Магдалина». О «Крыме» никто никогда больше ничего не слышал. Фрегат навсегда сгинул в штормовом море вместе со всей командой. Гибель его так и осталась одной из вечных тайн моря, которые вряд ли когда-либо будут раскрыты.

Состояние, в котором Черноморский флот вернулся в Севастополь, было ужасным. Все без исключения корабли нуждались в многомесячном ремонте. Не высок был и дух избежавших гибели команд. Особенно удручающе на всех действовала бесследная пропажа в штормовом море фрегата и линейного корабля.

О «Марии Магдалине» не скоро, но вести все же пришли. Были они, однако, весьма безрадостны. Во время шторма линейный корабль, как и большинство других судов Севастопольской эскадры, потерял все мачты, а затем ветром был унесен прямо в Босфор. Когда же ветер немного стих, турки окружили дрейфовавшее у самого берега судно. Капитан «Марии Магдалины» англичанин Тиздель, понимая, что победой неизбежная схватка для него кончиться не может, драться был особо не намерен.

— Как потерпевший жесточайшее кораблекрушение я имею теперь полное право более не сопротивляться! Крушение оправдывает спуск флага всегда!

Желая сдаться, он собрал офицерский совет. И хотя офицеры, как один, высказались за бой, Тиздель все же спустил кормовой флаг. Турки немедленно сняли команду, всех заковав в кандалы. Сам же корабль под радостные крики многотысячных толп зевак втащили в Босфор и поставили напротив султанского дворца как первый боевой трофей. Султан Селим таким подарком был доволен чрезвычайно.

— Вот, — говорил он своим приближенным. — Я еще и не начинал по-настоящему воевать, а гяуры уже сами плывут к нам, чтобы сдаться. Само море помогает нам, что же станет с неверными, когда они услышат гром моих пушек?

— О, великий из великих! — падали перед ним на колени вельможи. — Только ты способен потрясти основы вселенной и донести священное знамя пророка до крайних ее пределов! Надменная гордость московитов рассыплется в прах перед твоей поступью! Шторм, разметавший и побивший флот московитов, — есть великое предзнаменование твоей победы!



В тот день в Константинополе палили пушки, а нищим на Галате разбрасывали медные монеты и куски жареной баранины.

Когда известие о печальном исходе плавания эскадры Войновича доставили Потемкину, тот впал в крайнее отчаяние. Один-единственный шторм надолго вывел из строя весь корабельный флот России на Черном море, в один миг перечеркнув все планы князя. Недоброжелатели позднее говорили, что Потемкин был столь удручен, что полагал войну уже проигранной и даже думал, как быстрее вывести войска и флот из Крыма, который не сегодня завтра все равно достанется туркам. На самом деле заключать мир с турками и уступать им Крым Потемкин не собирался.

— Было у меня две руки, на море Черное положенных: эскадры Севастопольская да Лиманская! — изливал он душу своему другу и помощнику поэту Петрову. — Одну теперь море побило, и остался я нынче однорук! Не турки ударили, но Господь!

— Ничего, Григорий Александрович! — утешал его Петров. — Кто управляется при одном глазе, тому и с одною рукою совладать можно, была бы голова на плечах!

Посмеявшись шутке, светлейший несколько успокоился, а успокоившись, грохнул кулаком по столу:

— Я еще так султана за шальвары потрясу, что враз всех своих мамок забудет!

Русско-турецкая война еще только начиналась. Небывалый по силе шторм значительно ослабил Черноморский флот, надолго выведя его из строя в самый ответственный момент. Но русские моряки еще возьмут свое! Впереди еще будут не только Измаил, Фокшаны, Мачин и Рымник, но и морские победы при Керчи, Гаджибее и Калиакрии! Впереди еще будет слава и бессмертие Ушакова!

\* \* \*

А что же случилось с плененным капитаном 2-го ранга Веревкиным и его товарищами? Спустя несколько дней после боя на столе у светлейшего лежал подробный мордвинский отчет о произошедшем сражении и последовавшем крушении плавбатарей. Что же писал и кого обвинял в письме Николай Семенович Мордвинов? Контр-адмирал называл виновными всех, кроме себя! Мордвинов писал так: «Сколько я мог узнать, то неудача произошла оттого, что Ломбард, который был назначен со своею галерою, пошел на батарею, а галере приказал сняться с якоря и идти

вслед; другая галера не скоро снялась с якоря и потеряла батарею из виду. Батарея же поторопилась идти одна и не соединенно с двумя галерами, как от меня было приказано».

Из отчета командующего выходило, что главный виновник происшедшего — Ломбард. Но дело в том, что одновременно с мордвиновским докладом на стол Потемкина лег еще один. Автором второго письма был не кто иной, как Юлиан де Ломбард! Каким образом, находясь в плену, да еще в такой малый срок, он смог переправить свое послание, остается загадкой и поныне. О чем же писал мичман Ломбард? И зачем ему вообще понадобилась эта затея с письмом? Ответ ясен из содержания его бумаги. Мальтийский рыцарь подробно доносил светлейшему все перипетии трагического сражения. При этом, как могу выпячивал свои заслуги, не забывая поливать грязью командира плавбатареи. Ни о каком рыцарском благородстве речь не шла. Не до того — надо было спасти свою репутацию героя и отчаянного смельчака. И Потемкин поверил... Ломбарду! Еще бы, в его памяти были свежи лихие рейды бравого мичмана у Кинбурна.

Наконец, и сам Суворов, благодарный за оказанную ему помощь, заступился за Ломбарда! За капитана Веревкина же заступников не имелось. Под впечатлением ломбардовского пасквиля Потемкин немедленно отписывает письмо Мордвинову: «Милостивый государь мой, Николай Семенович! Полученное мною... письмо к Вам от лейтенанта Ломбарда сим препровождаю. Из оногo усмотрите, ваше превосходительство, сколь малонадежного человека употребили вы на батарею и сколь пагубно было его упорство и невнимание к советам, которые преподает ему господин Ломбард. Вы же сами довольно знали невозможность господина Веревкина, чтобы вверить ему жизнь многих храбрых людей.»

Столь предвзятое отношение к командиру плавбатареи № которого хорошо знали и уважали черноморские офицеры, породило ропот в их среде. Письмо Потемкина вызвало возмущение даже у Мордвинова. Несмотря на то что контр-адмирал особых чувств к Веревкину не питал, он все же посчитал нужным в ответе светлейшему заступиться за попавшего в беду капитана 2-го ранга. В своем послании от 25 марта 1787 года он пишет следующее: «Письмо от вашего курьера я получил. Теперь не время отвечать на письмо господина Ломбарда: предубеждение сильно еще действует. В спокойное время вы сами усмотрите, что оно преисполнено противоречиями, явною ложью и бесстыдным хвастовством. Подобных писем у меня много из-под Кинбурна. Скажу вам только, что по усердию

моему к службе желаю вам иметь побольше Веревкиных, и что Ломбард не отнимет у него достоинства искусного и храброго офицера: он репутацию свою имеет, утвержденную многими летам службы... Не худо было бы допросить солдата, который был на батарее и который теперь у вас. Простой солдат истину лучше расскажет. Я и многие свидетельствовать могут про то время, когда он съехал с моего фрегата. Все, что он пишет, есть бесстыдная ложь. Вы имеете рапорт мой за пять дней прежде отплытия эскадры к Очакову и ночной атаки. Вы знаете, Ломбарда я недовольно уважал, чтобы с ним мог дружески советоваться. Я соболезную, что храбрые люди, прославившие нас, но безгласные, в оную минуту предаются оклеветанию. Но если бы Веревкин был дурен, имел бы ли из кого я выбрать лучшего? Прошу припомнить, в каком состоянии флот тогда находился и то также, что не упустил я требовать все, что нужно для флота на другой день по получении письма из Ясс о войне. Полезно было бы для вас и вообще для всех, чтобы исследованы были поступки Ломбарда во все время его начальства на галере, особливо во время сражения».

Тем временем Андрей Евграфович Веревкин был передан татарами туркам и доставлен в Измаил. Далее его путь лежал в Стамбул.

Бани, турецкие тюрьмы, — места страшные, не многие выходят оттуда живыми: теснота, сырость, крысы, побои и голод быстро сведут в могилу любого. Кроме Веревкина, в стамбульской тюрьме находилось еще несколько морских офицеров. Среди них командир шхуны «Вячеслав» капитан 2-го ранга Борисов, офицеры линейного корабля «Мария Магдалина» и Ломбард, которого тоже доставили в турецкую столицу.

В офицерской камере площадью 18 квадратных футов размещалось 13 человек. Матросы содержались в еще более кошмарных условиях. Почти ежедневно на тюремном дворе рубили головы непокорным. Зверские избиения были настолько обыденны, что на них и внимания не обращали — жив, и ладно!

Среди офицеров пытался главенствовать командир «Марии Магдалины» изменник Тиздель.

— Я старший по званию и потому первый среди вас! — объявил он сокамерникам. — Отныне все решаю только я!

— Это по какому же праву? — возмутился прямодушный Веревкин.

— Как по какому? Я капитан 1-го ранга!

— У предателей, негодяев и трусов нет званий, как нет и чести! — сплюнул Веревкин. — И ты мне не начальник!

Вскоре в камере образовалось две группировки. Одну из них, основу которой составили иностранцы, бывшие до плена на русской службе,

возглавил Тиздель. Российские же офицеры в большинстве своем сплотились вокруг Веревкина. Веревкинцам приходилось нелегко. Через английского посланника Роберта Энели и французского посла Шуазеля-Гуфье Тиздель и его сторонники всегда имели свежие продукты и чистую одежду. Веревкин же с товарищами довольствовался тюремной похлебкой и лохмотьями бывшей формы. Но перебежчиков не было. Уверовав в свою всесильность и безнаказанность, Тиздель замыслил избить Андрея Веревкина, но чесменский герой со своими сторонниками дали ему достойный отпор. Тогда Тиздель изменил тактику. По его указке тюремные стражники отправили Веревкина и его ближайшего сотоварища Константина Рубетца в одиночные камеры. Но и после этого «российская партия» не сдавалась. Одновременно Тиздель с Ломбардом стали пересылать в Россию письма с небылицами о Веревкине и его друзьях. Всякий, кто пытался хоть как-то противодействовать англичанину, тотчас зачислялся в разряд пьяниц, о чем Тиздель непременно отписывал в Петербург. Далеко не все выдержали тяготы тюрьмы и тизделевский шантаж. Умерли от побоев кавторанг Борисов и доктор Бернгард, скончался от истощения мичман Алексиано, сошел с ума Константин Рубетц...

Случались происшествия и у тиздельцев. Так, будучи в изрядном подпитии, пытался перерезать себе горло под одеялом героический Ломбард, но не успел и заснул. Спас своего недруга от смерти Андрей Веревкин, первым заметивший кровь под его кроватью и поднявший шум.

А вскоре Ломбард пропал. Тизделю был нужен свой человек на свободе. Необходимо было создать в Петербурге и Херсоне положительное мнение о его достойном поведении в плену. Ведь мирные переговоры с турками были уже не за горами, и надо было спасать свою карьеру. Кроме того, надо было нанести решающий удар по Веревкину и его товарищам. Для этой цели наиболее подходящей фигурой виделся не кто иной, как Ломбард. Над мальтийцем еще витал ореол спасителя Кинбурна, его любил Суворов, ему, наконец, благоволил сам Потемкин.

Побег (а скорее, просто выкуп) Ломбарда из плена до сих пор никому не понятен. Как мог полуживой, не знавший ни языка, ни местных обычаев мальтиец бежать из главной темницы страны и, пробравшись через всю Турцию, спустя всего месяц прибыть в Херсон? Безусловно, что дело не обошлось без французского посла Шуазеля-Гуфье и допуславшегося в тюрьму некоего патера Тардини...

Очутившись в ставке Потемкина, Ломбард представил свою версию событий. И ему поверили. Вскоре за столь «блистательные» подвиги

мальтиец получил вне линии чин капитан-лейтенанта и хорошие деньги. На этом следы его пребывания на Русской земле навсегда теряются. Скорее всего, заработав свое, он укатил домой, чтобы там предаваться воспоминаниям о своих подвигах в далекой Московии.

А что же Андрей Веревкин? Как сложилась его судьба? После заключения мира с Турцией его, изможденного и больного, отпустили домой. Но на Черноморском флоте отважного моряка никто не ждал. Вакантной должности для него не нашлось. От бывшего командира плавбатарей открещивались как могли. Героя сторонились даже друзья.

Веревкин недоумевал:

— Или мало я крови за Отечество пролил? Или честь свою офицерскую где замарал?

Бывшие соратники отводили взор:

— Уж больно много разговоров ходит, Андрюша, о твоём пьянстве беспробудном в плену турецком, о драках, тобою там учиненных!

— Ах вот оно что! — качал седой головой капитан 2-го ранга. — Вы верите прохвосту Ломбарду, а не мне, вашему старому соплавателю!

— Мы тебе верим, — отвечали офицеры херсонские, вздыхая. — Но уж больно много говорят, а дыму без огня не бывает!

— Э-эх! — махал на всех рукой Андрей Евграфович. — Был у меня один дружок настоящий, Сакен, да и тот в бою геройски убиен! Надо было, видать, и мне на бочке пороховой взорваться. Тогда бы и поносительств таких напрасных не слушал!

Службы более у Веревкина уже не было. Некоторое время он числился при Херсонском порту. Сделали свое дело и полученные раны. Но более всего подкосила старого моряка несправедливость и ложь. Выдержавший отчаянно смелый бой один на один со всем турецким флотом, пережив страшное кораблекрушение, издевательства турецкой тюрьмы, он теперь оказался никому не нужен. Силы быстро покидали его. В 1792 году Андрея Евграфовича уволили от службы с производством в чин полковничий. Смерть его прошла для всех незамеченной. Да и кому было дело до какого-то бывшего командира плавбатарей!

В последний путь героя провожали верная жена да несколько старых моряков, помнивших подвиг отважного капитана.

## Реквием о «Федоре» и «Константине»

Поистине черным для Черноморского флота оказался год 1798-й. У же в январе у входа на Севастопольский рейд был снесен ветром и выброшен на берег у Артиллерийской бухты транспорт «Березань» под командой лейтенанта Ивана Сытенского. Люди, слава богу, остались живы, и командира по суду оправдали.

В июле флот постигла уже куда более страшная трагедия. Возвращавшийся из-под Евпатории кирлангич [\[2\]](#) «Ахилл» под командой лейтенанта Кононовича был опрокинут жестоким шквалом. Погибла вся команда из 76 человек. Чудом уцелел лишь один матрос, Ермолай Лазарев. Уцепившийся за обломок мачты, он был выброшен на берег, там подобран дозорными казаками и привезен в Севастополь с вестью о трагической гибели «Ахилла».

Однако самый пик несчастий пришелся на осенние месяцы. В сентябре большая часть Черноморского флота под началом адмирала Федора Федоровича Ушакова была отправлена в Средиземное море для войны с французами. Оставшиеся же в Севастополе линейные корабли и фрегаты были сведены в эскадру под командованием младшего флагмана Черноморского флота контр-адмирала Овцына.

В октябре контр-адмирал, держа свой флаг на 46-пушечном фрегате «Царь Константин», крейсировал с эскадрой у берегов Крыма на траверзе Балаклавы, отрабатывая совместное маневрирование. 11 октября эскадра была внезапно застигнута жесточайшим остовым штормом и не успела укрыться в Севастопольской бухте. На этот раз судьба оказалась беспощадной к фрегатам «Царь Константин» и «Федор Стратилат».

Флагманский фрегат «Царь Константин» уже вскоре после начала шторма получил сильную течь и множество повреждений. От ударов волн начали расходиться доски обшивки корпуса, и вскоре в трюме было полным-полно воды. Непрерывно работали помпы, но этого едва хватало, чтобы трюм не залило вообще. Контр-адмирал Иван Овцын и командир фрегата капитан-лейтенант (по другим данным, к этому времени он уже был капитан 2-го ранга) Иван Тригони делали все возможное для спасения корабля. Для уменьшения воздействия волн и ветра было принято решение спуститься по ветру на запад. На четвертый день держаться в открытом море из-за все пребывающей воды стало невозможно. Через некоторое время удалось кое-как стать на якорь против устья Дуная в трех милях от

берега.

Спустили два баркаса. На одном из них отправили на берег батальонного командира с несколькими матросами, чтобы договориться с береговыми властями о помощи терпящему бедствие кораблю. Однако на подходе к берегу баркас перевернуло, и все находившиеся в нем погибли. Второй баркас с пятью гребцами контр-адмирал Овцын распорядился поставить на бакштове.

Сила ветра между тем не уменьшалась, и «Царь Константин» порой кренило так, что он мог вот-вот перевернуться. Чтобы уменьшить напор ветра, Овцын распорядился рубить мачты. При этом одна из срубленных мачт перебила бакштов. Бывшую за кормой на бакштове шлюпку унесло к берегу, на который затем и выбросило. Люди, к счастью, спаслись.

К этому времени помпы перестали справляться с потоком хлеставшей в пробоины воды, и фрегат начал погружаться. И офицеры, и матросы, не спавшие уже пятье сутки, были измотаны до крайности. А шторм по-прежнему не стихал. Вскоре все внутренние помещения фрегата были залиты водой. Фрегат просел в воду до такой степени, что волны свободно гуляли по всей верхней палубе. Команда столпилась на шканцах и баке. С берега видели погибающий корабль, но ничем не могли помочь, так как никакой возможности дойти на гребных судах до фрегата не было. Вскоре «Царь Константин» исчез из виду. Это могло означать только одно: он затонул со всеми бывшими на нем людьми. На следующий день ветер стал понемногу стихать и к берегу прибило едва живого подпоручика Богдановича, квартирмейстера и двух матросов, спасшихся на обломках судна. Это были все, кто уцелел из четырехсотенного экипажа. По словам Богдановича, до самой последней минуты на борту фрегата не было никакой паники. Контр-адмирал Овцын и командир капитан-лейтенант Тригони распоряжались, как всегда, спокойно и хладнокровно, а в момент погружения фрегата команда кричала «ура». Флагман и командир погибли, так и не оставив своего корабля. Помимо пяти человек с уцелевшего баркаса и четверых, спасшихся на обломках, из команды «Царя Константина» в живых остались еще один капитан-лейтенант и семь матросов, оставленных по хозяйственным делам в Севастополе и не участвовавших в этом роковом плавании. Всего же на «Царе Константине» погибли контр-адмирал Овцын, 21 офицер, 377 матросов и 34 солдата морского полка.

В тот же штормовой день 46-пушечному фрегату «Федор Стратилат» под командой капитан-лейтенанта Льва Фабрицына удалось зацепиться якорями за грунт в 30 милях к западу от мыса Тарханкут. От непрерывных

ударов волн у него началась сильная течь. Когда она достигла 7 футов и стало очевидно, что дальнейшее стояние на якоре может быть гибельным, Фабрицын распорядился обрубить канат и выбрасываться на берег, чтобы спасти хотя бы большую часть команды. Однако когда фрегат начал вместе с волнами продвигаться к берегу, то оказалось, что вода почти перестала пребывать. Фабрицын решил предпринять еще одну попытку спасти вверенное ему судно. «Федор Стратилат» снова встал на запасные якоря, на этот раз уже неподалеку от берега. Так прошла ночь. Утром следующего дня вода вновь стала быстро поступать в трюм (помпы давно уже были бесполезны) и вскоре дошла до отметки 8 футов. Фабрицын снова снялся с якоря и пошел к берегу. В полутора милях от него якоря снова были брошены. Глубина в этом месте составляла всего 2,5 сажени.

— Где мы? — спросил командир штурмана.

— Судя по береговым ориентирам, в 12 милях к югу от Сулинских гирл Дуная! — ответил штурман Пупченский.

Положение тонущего «Федора Стратилата» было критическим: рухнул рангоут, огромные волны, перекатываясь через палубу, уже десятками уносили людей в пучину. Многие бросались в воду сами, в призрачной надежде добраться до берега вплавь.

— Какие будут указания? — прокричал командиру старший офицер Петр Де-Фабр.

— Спасаться кто как может! — ответил капитан-лейтенант Фабрицын и, закрывшись от ветра рукавом, раскурил трубку.

— А вы? — спросил Де-Фабр.

— А я остаюсь здесь!

— Тогда я вместе с вами! Вместе служили, вместе и смерть примем! — лейтенант Де-Фабр подошел к фальшборту и начал отдавать распоряжения матросам, чтобы они хватались за ближайšie к ним доски и обломки рей и отплывали подальше от тонущего судна.

К Фабрицыну и Де-Фабру подошли лейтенант Петр Тулубьер, мичманы Степан Тригонети, Константин Бутович и Федор Сусликов.

— Мы остаемся с вами! — объявили они.

За минуту до гибели фрегата офицеры простились друг с другом:

— Прости, если когда-то чем-нибудь случайно обидел!

— Прости и ты меня!

Вскоре на месте ушедшего под воду «Федора Стратилата» были только обломки, за которые держалось несколько десятков выбивающихся из сил матросов. Из последних сил люди плыли к берегу, но добраться до него удалось далеко не всем.



Из материалов обстоятельств гибели фрегата «Федор Стратилат»: «Выбрасываемым на берег деятельную помощь оказывал из некрасовских казаков выкrest Иван Иванов, расставивший многие огни по берегу и способствовавший спасению утопавших; между тем как собравшиеся на берегу турки предавались грабежу выбрасываемого имущества. Приведенные в Аккерман, отсюда спасшиеся были доставлены в Овидиополь».

В живых из команды «Федора Стратилата» остались штурман Пупченский, констапель Жибоедов и 121 матрос. Погибли 11 офицеров, 258 матросов и 30 солдат морского полка.

## Черноморская «Богородица», или смерть героя

Гибель линейного 74-пушечного корабля «Тольская Богородица» для своего времени были событием, сходным по масштабам с гибелью линкора «Новороссийск» и АПРК «Курск». В свое время она вызвала самый широкий отклик по всей России не только из-за большого числа жертв, но еще и потому, что командиром погибшего корабля был один из самых блестящих морских офицеров того времени капитан 1-го ранга Иван Шостак.

Иван Шостак — личность в истории нашего флота особенная. Перечень его подвигов впечатляет: командир императорской галеры «Десна» во время путешествия Екатерины Второй по Днепру, участник сражений при Керчи, Тендре и Калиакрии, командир отряда канонерских лодок во время штурма Измаила, участник Средиземноморской экспедиции 1798–1800 годов, герой штурма Цериго, Занте и Корфу, любимец адмирала Ушакова, которому последний доверял самые рискованные дела. На начало XIX века Шостак был единственным офицером Черноморского флота, имевшим Георгиевские кресты 4-й и 3-й степеней за боевые отличия.

Линейный корабль «Тольская Богородица» под командой капитана 1-го ранга Шостака 2 октября 1804 года отправился с отрядом Балаклавского пехотного полка и с провиантом к берегам Мингрелии, где предполагалось организовать вырубку корабельного леса для нужд черноморских портов. В его сопровождение был выделен бриг «Александр» под командой капитан-лейтенанта Влито.

По причине встречных ветров плавание было медленным, а из-за находящихся на борту солдат расход продуктов и воды весьма большим. Поэтому Шостак был вынужден зайти для пополнения запасов в местечко Платана на берегу Анатолии, отличавшееся безопасной стоянкой и дешевизной продуктов. В Платане «Тольская Богородица» и «Александр» простояли 13 дней. За это время на борт линейного корабля и брига были приняты все необходимые продукты, а питьевые бочки залиты свежей водой. 24 октября плавание было продолжено. 2 декабря «Тольская Богородица» и «Александр» подошли к берегам Мингрелии, став на якорь у устья реки Копи в двух верстах от берега.

Следующая неделя прошла довольно спокойно. Отряд Балаклавского полка был переправлен на берег, туда же свезли 600 четвертей муки и 32 четверти разных круп. Пользуясь возможностью, Шостак решил пополнить

запасы воды. Для этого на берег отправили баркасом 68 матросов во главе с лейтенантом Викорстом. Неподалеку от линейного корабля находился и сопровождавший его бриг «Александр», с которого тоже свозили на берег припасы и солдат.

Ничего не предвещало непогоды, однако предусмотрительный и опытный Шостак все же распорядился для уменьшения парусности спустить верхний рангоут. С полуночи 8 декабря ветер, дувший с запада, скоро перешел в самую настоящую бурю. К 6 часам утра линкор уже дрейфовал к берегу, и он оказался на глубине 4,5 сажени. Затем волнами его стало бить с огромной силой о дно.

Из хроники катастрофы: «8 декабря, после большой зыби от запада, начавшейся еще накануне, сильным штормом с великим волнением и морозом стало дрейфовать; брошенный наконец в буруны корабль был разбиваем и заливаем волнением: фок-мачта и бушприт сломались в самом основании их и упали в воду; вода стала тогда вливаться через бушпритную дыру в нижнюю палубу; бизань-мачта также сломалась; бимсы отошли от бортов. Верхние борта треснули, палубные пазы разошлись, переборки и пиллерсы двигались; в трюме было до половины воды. Хотели было для облегчения срубить грот-мачту, но она сама переломилась и, упав на правую сторону, подняла шканцы на левой стороне, стала бить шкафут и своей тяжестью накренила корабль. Удары волн выбивали еще и пушечные порты».

Вскоре «Тольская Богородица» полностью наполнилась водой и села на дно. Теперь над поверхностью воды оставалась только верхняя палуба, через которую то и дело перекатывались штормовые волны, и каждая из них уносила с собой людей. Видя, что положение безнадежное, капитан 1-го ранга Шостак приказал команде спасаться кто как может. Сам же с офицерами остался на шканцах гибнущего корабля.

Затем линейный корабль переломился почти посредине на две части. Носовая, удерживаемая якорями, так и осталась на месте, а кормовую потащило дальше к берегу. Сам Шостак с группой офицеров находился на кормовой части. Когда корма наконец остановилась на мелководье, началось разрушение бортов. Вскоре палуба шканцев и юта уже были предоставлены сами себе. Все рушилось на части и ломалось. Люди падали в воду. Многие сразу же погибали от падающих обломков, другие тонули сами, и только некоторые пытались ухватиться за обломки корабля, чтобы с их помощью добраться до берега. Командир не только до самой последней минуты хладнокровно руководил спасением людей, но и как мог их ободрял. Рядом с ним все время катастрофы находился и старший офицер

капитан-лейтенант Паниоти. По рассказам уцелевших, героизм среди команды гибнущего линкора был массовым. Как пример приводится подшкипер Померанцев, который отказался оставить корабль, пока его не покинет командир. По счастливой случайности Померанцев остался в живых. Его полумертвым подобрали в волнах у берега, но сумели вернуть к жизни.

Находившиеся на берегу офицеры и солдаты Балаклавского полка с частью команды линкора во главе с лейтенантом Викорстом, отправленные еще до начала шторма для пополнения запасов свежей воды, делали все возможное для спасения людей с гибнущего корабля.

К девяти часам утра 9 декабря все было кончено. От линейного корабля «Тольская Богородица» практически ничего не осталось. Среди спасенных командира корабля не оказалось. По отзывам очевидцев, в последние минуты своей жизни капитан 1-го ранга Шостак находился на обломках шканцев и ободрял бывших с ним рядом офицеров и матросов.

Что касается брига «Александр», то он некоторое время сопротивлялся напору ветра и волн, удерживаясь на четырех отданных якорях. Однако затем бриг был протаранен обломками линейного корабля. От нескольких сильных ударов начала поступать в трюм вода, оба якоря оборвались. Последнего оказалось достаточно, чтобы бриг вскоре выкинуло на прибрежную отмель. Благодаря распорядительности и мужеству командира брига капитан-лейтенанта Влито удалось спасти и переправить на берег большую часть команды. Всего с брига «Александр» спасся 71 человек. Погибло шесть матросов и сам командир. Капитан-лейтенант Влито, следуя традициям российского флота, покидал свое гибнущее судно последним. Бриг же был разбит волнами.

О произошедшей трагедии тогдашний командующий Черноморским флотом адмирал маркиз де Траверсе немедленно доложил Александру Первому. На основании решения императора маркиз 23 января 1805 года дал следующее указание флотским чиновникам: «Приняв с прискорбием настоящее известие, изъявил (император Александр Первый. — *В.Ш.*) высочайшее соизволение, чтобы узнать об оставшихся после утопших офицеров и нижних чинов семейств и близких родственников, в каком состоянии они находятся, дабы сделать им возможное пособие».

Когда все документы были собраны и отправлены в Петербург, оттуда 13 апреля 1805 года последовало распоряжение императора: «Поименованным родственникам утонувших офицеров выдать единовременно годовое жалованье, а женам производить пенсион половинного до замужества; женам же нижних чинов — полное».

Обстоятельствами гибели линейного корабля спустя несколько лет заинтересовался В.М. Головнин, а став генерал-интендантом российского флота, описал это крушение со своими выводами: «Гибель корабля „Тольская Богородица“, в числе многих других подобных кораблекрушений, служит к убеждению мореплавателей, что на открытых рейдах больших морей никогда не должно полагаться на якоря, но всегда надлежит ставить корабль, если место и обстоятельства позволяют, в такое положение и держать его в такой готовности, чтоб при наступлении бури с открытого моря тотчас можно было вступить под паруса и удалиться от берегов. Эта осторожность особенно нужна осенью и зимой, когда бури бывают чаще, сильнее и продолжительнее.

Столь ужасные последствия сопровождали разбитие корабля сего, что из 255 человек, составлявших экипаж его, погибли 8 офицеров и 150 нижних чинов, сверх коих утонули еще 6 человек солдат из числа сухопутных войск, на сем корабле привезенных, а остались в живых 5 офицеров и 92 нижних чина; из них, однако, только 28 человек спаслись при кораблекрушении, прочие же были столь счастливы, что съехали на берег до наступления бури.

Это пагубное происшествие показывает, что экипажу невозможно было при оном помышлять о спасении журналов и других корабельных бумаг, и потому нельзя было составить подробного описания сему кораблекрушению».

## Транспорт назывался «Змея»

Кто ныне помнит транспорт «Змея»? Никто. Мало ли было в истории российского флота транспортов с самыми экзотическими названиями. Поди их все упомни! Однако все же давайте вспомним этот небольшой парусный транспорт Черноморского флота, чтобы отдать должное мужеству его команды.

В 1828 году началась очередная Русско-турецкая война. После длительной осады русская армия взяла важнейшую турецкую крепость на Черном море — Варну. Турецкий флот скрылся в Босфоре, и уже до самого конца войны оттуда не показывался. Со взятием Варны господство на Черном море окончательно перешло к российскому флоту. Гордый столь важной победой, император Николай Первый распорядился отвезти наиболее ценные из захваченных трофеев в Одессу, чтобы известие о покорении вражеской твердыни было подкреплено материальными доказательствами. Для этой цели и был выделен парусный транспорт «Змея» под командой капитан-лейтенанта Тугаринова. В течение суток на «Змею» было погружено 40 тысяч турецких пистолетов и ятаганов, а также 14 трофейных орудий; 12 из них, имевшие на стволах старинные польские королевские гербы, были определены для последующей доставки в Варшаву и украшения фасада дворца генерал-губернатора. Еще две пушки были особые, наградные. Первая из них была высочайше пожалована за совершенные подвиги генерал-фельдмаршалу графу Дибичу-Забалканскому, а вторая — генерал-губернатору Новороссии графу Воронцову. Помимо этого на транспорт были погружены раненые — 17 офицеров и полторы сотни солдат, для скорейшей их доставки в Одессу, а также почта.

Военный транспорт «Змея» принадлежал к довольно распространенному в ту пору в нашем флоте типу вспомогательных судов. При водоизмещении в 500 тонн и смешанном парусном вооружении он имел вместительный трюм и был достаточно универсален, то есть мог перевозить всевозможные виды грузов и людей. Для самообороны на верхней палубе имелось шесть небольших пушек. Кроме командира команда «Змеи» включала в себя пять офицеров: старший офицер лейтенант Колесников, вахтенные начальники мичманы Краевский, Кубаркин и Веселаго, а также штурман судна подпоручик корпуса флотских штурманов Андреев. Матросов насчитывалось 150 человек.

«Змея» была уже весьма не новым судном, немало поплававшим на своем веку. Транспорту давным-давно, по всем статьям, полагалась переборка корпуса, но, как это часто бывает, у начальства до вспомогательных судов все не доходили руки, а с началом войны разговоры на данную тему вообще были прекращены. Так и плавали. Во время войны «Змея» совершала плавания между Одессой и осаждаемой Варной, доставляя орудия и боезапас для осадного корпуса. Теперь же ей выпала весьма почетная задача по доставке боевых трофеев.

Утром 17 октября капитан-лейтенант Тугаринов, получив добро от командующего Черноморским флотом адмирала Грейга на переход, снялся с якоря и вышел из Варненского залива в открытое море. Плавание в общем-то предстояло самое заурядное, и настроение находящихся на борту было вполне обыденным.

В продолжение последующих шести суток транспорт без особых приключений, при тихом противном ветре, мало-помалу шел к Одессе. Лавировка, как известно, дело не весьма приятное, однако до порта назначения оставалось не более двух суток хода, а потому никто на это неудобство особого внимания не обращал.

Утром 23 октября ветер начал постепенно усиливаться, и к полудню командир вынужден был оставить только зарифленные нижние паруса. Однако погода продолжала ухудшаться. Ночью налетевшим шквалом изорвало фок. Тугаринов распорядился было вынести наверх запасной парус, но сила ветра оказалась настолько сильной, что о замене не могло быть и речи. Единственное, что удалось сделать, — это вовремя с большим трудом убрать грот и поставить фок-стаксель и бизань, да и то ненадолго. Через час и эти паруса уже полоскались на ветру жалкими клочьями.

К утру следующего дня начался сильнейший шторм. Тяжелогруженный транспорт едва взбирался на огромные водяные волны. Потоки воды почти непрерывно переливались через борт. «Змею» било, мотало и швыряло, словно щепку. Старый натруженный корпус скрипел и трещал, точно собирался вот-вот рассыпаться.

— Долго безвредно выносить такие удары о борт мы не сможем! — прокричал командиру старший офицер.

Тугаринов лишь передернул плечами: мол, что я еще могу?

Вскоре снизу доложили:

— В трюме открылась сильная течь!

— Давай вниз! — велел лейтенанту Колесникову командир. — Ставь всех, кого можно, на помпы, пусть работают непрерывно, иначе не справимся.

— Есть! — коротко крикнул в ответ старший офицер и, улучив момент, когда судно на мгновение выровнялось, кубарем скатился вниз по трапу.

Картина, которую увидел в трюме Колесников, была самая удручающая. Сквозь многочисленные щели тугими струями хлестала вода, быстро заполняя придонное пространство. Обезумевшие от происшедшего вокруг раненые в испуге сгрудились у задраенного светового люка. Самых тяжелых кое-как держали на руках, чтобы они не захлебнулись. Кто-то попытался рвануться наверх, но старший офицер ударом кулака сбросил его вниз:

— Ты что, дурак, смерти ищешь?

Расставив матросов у цепных помп, Колесников велел им качать непрерывно.

— Если остановитесь — конец всем!

— Что мы, не понимаем, что ли? — ответили ему матросы, всей грудью налегая на помповые качалки.

Из воспоминаний участника событий: «Кто только мог работать, были поставлены к помпам; употребили все возможные средства для выкачивания воды, но она постоянно прибывала, и к полудню 24-го числа наполнила почти весь трюм, где лежала провизия и пресная вода; достать их не было никаких средств. В первые часы нашего бедствия мы забыли о пище и боролись только против близкой очевидной смерти, потому, что не знали, до какой степени поврежден транспорт, и каждую минуту могли ожидать, что он пойдет ко дну».

Положение меж тем ухудшалось с каждой минутой. Все шлюпки, за исключением маленькой шестерки, были давным-давно сметены в море. От сильной качки в носовой части «Змеи» начали отходить обшивные доски. Из-за непрерывной работы то и дело ломались помпы. В довершение всего тронулся с места балласт и сложенные в трюме трофейные орудия. Поправить ситуацию было просто невозможно. Несколько смельчаков, бросившихся было к катающимся по трюму орудийным стволам, чтобы попытаться их закрепить, были тут же раздавлены. Внутри судна потоками вливалась вода, надрывно кричали раненые. Все с ужасом ждали, что же случится дальше. Очередной вал с силой ударил в борт транспорта. От удара балласт и орудия резко сместились на противоположный борт, судно сильно накренилось. В это время следующий вал с еще большей силой ударил в борт, и «Змея» стремительно повалилась набок. Крик ужаса пронесся по всему судну. Наступила та минута, когда самый опытный командир и самая лучшая команда уже не в силах была уберечь свое судно от гибели. Наступила минута, когда все зависело лишь от Провидения.



Из воспоминаний участника событий: «Положение наше было в полном смысле ужасное; транспорт на боку, без парусов, до половины налитый водою, страшно качало; редкий вал не переходил через палубу, на которой нельзя было стоять, не привязавшись к борту или мачте. Между тем наступила ночь, ураган ревел».

Хуже всех пришлось, разумеется, раненым, которым никакой помощи в столь критической ситуации оказать было просто нельзя. Они давно сидели по грудь в холодной воде, все больше и больше наполнявшей трюм, и тихо молились. Матросы, вконец измотанные непрерывной работой на пронизывающем ветру, из последних сил старались удержать судно на плаву. Все ждали смерти, но все, как могли, боролись за жизнь и надеялись на чудо.

— Что в трюме? — то и дело запрашивал со шканцев Тугаринов.

— Топит по-черному! — докладывали ему.

Лежавшее на борту в воде судно все больше и больше погружалось, зарываясь носовой частью.

Вскоре ко всем несчастьям, обрушившимся на команду и пассажиров «Змеи», добавились еще два: голод и жажда. Особенно невыносимой была жажда. В горячке борьбы за спасение судна все запасы продовольствия и воды остались в залитом водой трюме, и достать их теперь обессиленным вконец людям не представлялось никакой возможности. По приказу командира собрали все, что осталось, а осталось не густо: несколько пудов подмоченных соленой водой сухарей, шесть ведер пресной воды, три ведра вина да шесть ведер уксуса. Распределять эти крохи командир обязал лейтенанта Колесникова.

— Вино только раненым! — велел ему Тугаринов. — Все остальное делить поровну без различия чинов и званий, а порции самые умеренные!

Чтобы хоть как-то утолить страшную жажду, люди пили морскую воду, разбавляя ее уксусом, но от этого жажда только усиливалась.

Из воспоминаний участника событий: «Некоторые из больных и раненых не могли вынести этих мучений и умирали. Не долги были их похороны: умершего выносили наверх, клали на палубу; привязанный к мачте матрос читал молитву и говорил „Аминь“, когда нашедшая волна уносила покойника. Правду сказать, тогда эти сцены мало действовали на оставшихся в живых: собственная опасность сделала нас равнодушными к другим; мы сами ожидали вскоре отправиться в ту же дорогу».

25 октября, незадолго до полуночи, ветер наконец-то начал понемногу стихать. У людей появилась робкая надежда на спасение.

Кое-как подняли марсель на фок-мачте, но поставить «Змею» на

ровный киль так и не удалось. Балласт с пушками упорно не желал переместиться в центр трюма, и транспорт по-прежнему оставался в крайне опасном положении, лежавшим на борту в воде. После колоссальных усилий к утру следующего дня все же удалось направить судно по ветру и взять курс к ближайшему западному берегу. При этом положение «Змеи» почти нисколько не улучшилось — она все так же лежала на боку. Сильная зыбь раскачивала ее корпус самым страшным образом, а вода все прибывала. Волны непрерывно ходили через палубу. Один из таких валов выбил глухие люки в корме и влился в командирскую каюту, забитую больными и ранеными. Большая часть людей, находившихся там, сразу захлебнулись, остальных кое-как удалось вытащить.

Воду продолжали откачивать помпами, ведрами и просто пустыми бочонками.

— Штурман! — подозвал подпоручика Андреева командир. — Ты можешь определиться?

В ответ тот отрицательно покачал головой:

— С самого выхода из Варны мы не имели ни одного ясного дня и шли только по счислению. Теперь же я не берусь даже сказать, в какой части Черного моря мы сейчас находимся!

— Да, потаскало нас по хлябям знатно! — кивнул Тугаринов. — Что ж, будем ждать, когда откроется хоть какой-то берег; может, тогда что-нибудь прояснится!

— Но ведь мы можем оказаться и у турецкою берега! — подал голос вахтенный мичман Веселаго. — А ведь это верная смерть или плен!

— На все воля Божья! — мрачно бросил в ответ Тугаринов. — Будем надеяться на лучшее!

В ночь с 25 на 26 октября штурман Андреев, прикинув в уме возможный штормовой дрейф судна, предположил, что берег, скорее всего, уже где-то рядом.

— Откуда такая уверенность? — хмуро поинтересовался старший офицер.

— Чутье! — вздохнул подпоручик корпуса флотских штурманов.

В 9 часов утра 26 октября сквозь туман был действительно усмотрен берег. Известие об этом вызвало всеобщее ликование. Особенно радовались раненые солдаты.

— Хоть бы поцеловать разочек землицу-матушку, а там и помирать не страшно! — говорили они, осеняя себя крестным знамением.

— Кажется, это какой-то мыс! — пытался разглядеть в зрительную

трубу узкую береговую черту Тугаринов. — Штурман, можешь определить, что это?

Подпоручик Андреев, до боли вглядываясь в окуляр своей трубы, отрицательно помотал головой:

— Пока не могу!

— Что ж, все равно будем подходить! — решил командир «Змеи». — Иного выхода у нас просто нет!

Подойдя еще ближе к берегу, «Змея» оказалась в небольшой бухточке, где и бросили якорь. Тугаринов произвел беглый осмотр судна. Даже этого хватило, чтобы убедиться в том, что спасти «Змею» уже невозможно, она обречена. Подсчитали количество умерших и погибших за время шторма. Их оказалось немало: один офицер и восемьдесят матросов и солдат. Однако теперь надо было думать о живых и первым делом выяснить, куда занесло тонущий транспорт: к своим или к врагам?

— Спустить на воду шестерку! — распорядился Тугаринов. — Кто пойдет на ней охотниками?

Желающих вызвалось много. Старший офицер отобрал шестерых из тех, кто выглядел поздоровее. Из офицеров идти вызвался мичман Кубаркин и измайловский поручик барон Вревский.

— Выясните, что это за берег, и по возможности привезите хоть немного пресной воды, да поторапливайтесь! — крикнул вдогонку Тугаринов. — Мы продолжаем погружаться!

Уже отойдя от «Змеи», мичман Кубаркин оглянулся. Родное судно представляло собой самое жалкое зрелище: сломанные мачты, разбитые борта и почти ушедшая под воду носовая часть.

В ожидании возвращения разведчиков Тугаринов велел выкидывать все лишнее за борт, чтобы как можно дольше удержать умирающее судно на плаву. В воду полетело все: корабельные орудия и якоря-верпы, обломки мачт и ядра. Туман меж тем понемногу рассеивался.

Шлюпка быстро шла к берегу. Гребцы, не жалея сил, налегали на весла, так что те выгибались дугой.

— Полегче! Полегче! — говорил им мичман. — Сломаете, других больше нет!

Но подойти к берегу сразу не удалось. Мешал сильный бурун. Пока маневрировали, выбирая подходящий момент для рывка, на берегу показались всадники. Даже беглого взгляда было достаточно, чтобы определить — это турки. Размахивая кривыми саблями, они голосили во всю мощь своих глоток:

— У, урус шайтан, ходи сюда, голова резать будем!

Самые нетерпеливые из них бросились прямо на лошадях в воду и пытались плыть к шлюпке, но затем, испугавшись сильного наката, вернулись обратно.

Шестерке пришлось ни с чем вернуться на «Змею».

Тугаринов собрал офицеров — и корабельных, и армейских.

— Господа, ситуация у нас хуже не придумаешь! — сказал он им. — Выбор, как вы сами понимаете, невелик: плен на берегу или смерть в море. Какие будут мнения?

Мнение офицеров было единым: в плен не сдаваться!

— Лучше уж сгинуть от стихии, чем идти в османское рабство! — высказал общее настроение Вревский.

После недолгих обсуждений было решено, если обстоятельства в ближайшее время не переменятся, с рассветом следующего дня рубить якорный канат и спускаться к берегу, там поставить транспорт на мель и, высадившись на берег, вступить в бой с турками.

— Пропадать нам теперь все одно, так хоть не за просто так! — решили офицеры. — Да и ятаганов у нас в трюме полным-полно на любой вкус валяется, так что еще поглядим, кто кого в сечку смолотит!

К этому времени туман совсем спал и невдалеке было усмотрено стоявшее под берегом на якоре австрийское судно. Немедленно туда была вновь отправлена шестерка с Кубаркиным и Вревским.

— Попросите шкипера забрать нас и перевезти в ближайший русский порт за любую плату! — велел командир «Змеи».

Подошли к купцу. Шкипер дал бочонок воды, но помочь отказался, сославшись на то, что у него уже заключен контракт на перевоз турецкого десанта.

— Я уже получил задаток от турецкого аги и теперь должен его отработать! Я есть честный немец! — гордо заявил австриец.

Кубаркин с Вревским переглянулись: турецкий десант на судне под боком, этого еще не хватало!

— И не вздумайте пытаться нас атаковать! — грозно подступил к шкиперу Кубаркин. — Наша артиллерия в несколько минут разнесет вашу посудину в щепу!

— О! Я вас понимаю! — замахал руками испуганный австриец. — У меня нет контракт на война, у меня ест контракт только на перевозка.

— То-то! — грозно глянул на него гвардеец Вревский. — И не вздумай хитрить, а то всех своих киндеров враз сиротами оставишь!

— Как называется мыс, около которого мы находимся? — крикнул шкиперу Кубаркин, когда они с Вревским уже спускались в шлюпку.

— Это ест мыс Инада!

— И на том спасибо!

Из воспоминаний участника событий: «Шкипер поначалу было согласился, дал анкерок воды; но видя, что мы не в силах его задержать, принял с берега турецкий десант и ушел в море».

С мучительным нетерпением оставшиеся в живых на «Змее» ждали следующего утра, которое скорее всего должно было стать для них последним. Какова же была радость этих измученных людей, когда с рассветом они усмотрели за мысом парусный катер «Ласточка», высланный адмиралом Грейгом к Инаде на разведку!

Неутомимые Кубаркин с Вревским немедленно отправились на шестерке к катеру. Там они уведомили командира обо всем случившемся со «Змеей» и попросили помощи. Офицеров немедленно напоили горячим чаем. Командир «Ласточки» лейтенант Власьев, загрузив шлюпку провизией и водой, лично отправился обратным рейсом на полузатонувший транспорт. Прибыв, он быстро сговорился с Тугариновым о порядке перевозки людей на свой катер. К перевозке приступили, не теряя ни минуты. Первыми рейсами перевезли раненых и больных, затем команду, после этого офицеров, и самым последним, как и полагается по морскому обычаю, съехал командир.

Никто никаких вещей с собой не брал, поскольку маленький катер длиной 50 и шириной 20 футов едва мог вместить в себя такое количество людей. Теснота была такой, что счастлив был тот, кто мог лежать, большая часть могла лишь сидеть, а другие и вовсе стоять. На катере сразу выявился дефицит провизии и особенно воды, поэтому воду было велено отпускать по половине стакана в сутки на человека.

Из воспоминаний участника событий: «Хотя мы благодарили Бога за спасение, но все как-то грустно было оставлять свое судно. Нас утешала одна мысль, что командир, офицеры и матросы вполне и безропотно исполняли свою обязанность, употребили все средства к спасению, и не наша вина, если эти усилия не спасли транспорта».

«Ласточка» еще не успела далеко отойти от мыса, как многострадальная «Змея» вдруг окончательно повалилась набок и ушла под воду с сильным креном на нос.

Однако команде и раненым с погибшего транспорта пришлось еще пережить много лишений, пока они достигли долгожданной родной земли.

Сразу за Инадой «Ласточка» попала в мертвый штиль. Это было весьма опасно, так как запасов воды было крайне мало. Не лучшим представлялся вариант снова попасть в шторм, ведь катер был перегружен

выше всяких допустимых пределов. За время нахождения на «Ласточке» еще семь умерших от истощения солдат были преданы морю. Наконец спустя два дня подул попутный ветер, а еще через пять долгих томительных дней перегруженное суденышко благополучно бросило якорь на рейде Варны. Людей срочно свезли на берег, а Тугаринов отправился на 74-пушечный флагманский «Арсис», чтобы доложить адмиралу Грейгу об обстоятельствах происшедшего. Вскоре команда «Змеи» была расписана по кораблям флота. Новые назначения получили и офицеры. Что касается раненых, то их после отдыха отправили в Одессу уже сухопутным путем. Отчет капитан-лейтенанта Тугаринова был отправлен в Морское министерство и там подшит к какому-то делу, а транспорт исключили из списков Черноморского флота. На этом все, собственно, и кончилось.

Сегодня о той далекой трагедии не помнит уже почти никто. Однако вспомнить о храбрецах с неказистого транспорта «Змея» все же, право, стоило.

## Всеми забытый «Крым»

Судам с названием «Крым» почему-то не слишком везло в службе на Черноморском флоте. Первый «Крым», как известно, сгинул без следа во время страшного шторма в 1788 году. Не намного более счастливой оказалась судьба его преемника, корвета «Крым», сошедшего с херсонских стапелей в начале века девятнадцатого.

Особых заслуг перед Отечеством у корвета не было. Единственно, чем он был знаменит, так это тем, что на нем служили однофамильцы двух самых знаменитых российских полководцев — лейтенант Суворов и мичман Кутузов, а потому на «Крыме» частенько шутили:

— С такими именами мы и от турок всегда отобьемся, и французам на орехи выдадим!

25 декабря (по старому стилю) 1825 года, в канун мятежа декабристов, корвет «Крым» под командой капитан-лейтенанта Бориса Польского стоял на якорях у Редут-кале в шести верстах от берега. Командир с несколькими офицерами в это время находился на берегу, согласовывая какие-то вопросы с местным армейским начальством. Старшим на корвете оставался лейтенант Павел Суворов.

29 декабря резко усилился ветер, разведший большую волну. К вечеру на море уже бушевал настоящий шторм со снегом. Силой волн корвет был снесен на малую глубину, где его стало бить днищем о грунт, выбило руль и разнесло в щепки корму.

— Отдать все якоря! — распорядился не потерявший присутствия духа лейтенант Суворов.

Отдали разом все четыре якоря, которыми удалось кое-как зацепиться за дно на глубине 4,5 сажени. Однако «Крыму» уже грозила новая напасть. Через разбитую корму волны почти свободно вливались в трюм, быстро затопливая небольшое судно. Вскоре вода затопила все помещения под верхней палубой. И тут «Крым» сорвало с якорей и выбросило на прибрежную отмель, развернув правым бортом к берегу. Теперь корвет становился легкой добычей штормовых волн, которые могли в несколько часов полностью его уничтожить. По приказу Суворова мичман Ветров, согласно старинному морскому обычаю, наложил руку на мачты, после чего было велено их рубить. Грот- и бизань-мачты срубили весьма удачно, но фок-мачта упала так неловко, что едва не перевернула избиваемое волнами судно.

— Рубить рангоут! Скорее! Скорее! Дорога каждая минута! — кричал, перекрывая вой ветра, Суворов.

Матросы топорами перерубили снасти, фок-мачта скрылась в бурунах пены, и корвет несколько выровнялся. Спустя несколько минут корпус «Крыма» отчаянно затрещал и судно начало разваливаться. Часть матросов, не дожидаясь команды, стала бросаться в волны, чтобы попытаться достичь берега. Но добраться до него почти никому не удалось. Большинство прыгнувших сразу же погибли, а несколько человек удалось выхватить из пенных водоворотов обратно. Среди прыгнувших в воду был и первый силач корвета унтер-офицер Фридовский. Его успели вытащить, но, вконец обессиленный борьбой с волнами и замерзший, он через несколько минут умер прямо на палубе. Из всех прыгнувших за борт до берега смог добраться только штурман Иван Прокофьев. Он прыгнул в воду в тулупе, который быстро намок и потянул его ко дну, но потом полы тулупа распахнулись, и овчина всплыла на поверхность вместе со штурманом. Спустя несколько минут, влекомый накатом, Прокофьев был выброшен на берег. Тулуп спас его и здесь, предохранив от гибельных ударов.

К этому времени на берегу собралось много солдат, которые пытались подать помощь, но не могли придумать ничего путного. Там же метался и командир «Крыма» капитан-лейтенант Польский, на глазах которого погибало вверенное ему судно, а он был бессилен что-либо сделать для его спасения. Незавидная участь для любого командира!

Очередным штормовым валом подхватило лейтенанта Суворова и швырнуло к орудийному порту так, что его руки попали в пушечный рым, где и были сломаны упавшим обломком рангоута. Некоторое время Суворов еще подавал признаки жизни. Несколько матросов попытались было пробраться к нему на помощь, но были тут же смыты за борт. Когда же схлынула очередная накрывшая лейтенанта волна, он был уже мертв. Со смертью Суворова борьбой за судно и организацией спасения команды никто больше не руководил. Но и в этой ситуации матросы, верные врожденному русскому коллективизму, пытались хоть как-то помогать друг дружке и спастись не в одиночку, а артелями.

Из хроники катастрофы: «В большей части офицеров и нижних чинов страдания, происходившие от ударов, холода, голода и жажды, выражались каким-то оцепенением всех чувств, и единственным желанием их было скорейшее прекращение страданий — смертию. Некоторые сохраняли полное присутствие духа; некоторые приходили в отчаяние. Примечателен поступок одного довольно дрянного матроса, служившего вестовым у мичмана Ветрова: когда его господин, готовясь броситься в воду, скинул с



себя платье и потом действительно бросился, но был вытащен назад, этот вестовой подполз со своего места, захватил господские брюки и намотал их себе на руку. Он знал, что в кармане этих брюк лежало несколько червонцев, и когда все оставшиеся в живых собрались на берегу, лишенные всяких средств, бесконечно обрадовал своего господина и всех товарищей, возвратив сохраненные им деньги. Другой человек, крепостной одного из офицеров, еще задолго до крушения, даже прежде начавшейся бури, все тосковал о своей участи и об участи своего господина, предсказывая, что им не воротиться на родину, ужасаясь своим положением и наводя тоску на других. Он погиб. Много было высказано преданности: нижние чины старались прикрывать офицеров своим платьем и даже своими телами. Командир, оставшийся на берегу, и бывшие с ним офицеры приходили в отчаяние. Он сам кидался в воду для спасения товарищей и потом во всю жизнь оставался как будто потерянный, отказываясь уже служить на море, которое ему так несчастливо».

Спустя сутки шторм немного стих, и с корвета на берег был заведен канат. По нему на «Крым» передали связку сухарей. На них набросились трое голодных матросов, которые, съев всю связку, вскоре умерли от неумеренности в еде.

Как часто бывает при кораблекрушениях, гибли самые здоровые и сильные, а слабые и больные, наоборот, каким-то непостижимым образом выживали. Так случилось и на «Крыме». Еще в самом начале крушения страдавшие горячкою мичман Кутузов и штурман Сергачев были вынесены матросами наверх, где заботливый и деятельный шкипер привязал их обоих к борту. В таком состоянии они и оставались все время катастрофы. Про них на какое-то время даже забыли. Когда шторм стал утихать, об офицерах снова вспомнили. Ко всеобщему удивлению, оба оказались живы. Но и это не все. В результате длительного нахождения на зимнем штормовом ветру, обдаваемые ледяными волнами, они совершенно излечились от своей горячки и по доставке на берег выглядели даже лучше многих других.

Всего на «Крыме» погибло более 50 человек. Добравшихся до берега армейцы тут же обогревали, поили чаем и одевали в больничные халаты. Однако многие к этому времени были уже весьма слабы. Спустя день умерло еще 10 человек. К огромной радости оставшихся в живых через день в Редут-кале объявился приехавший из отпуска мичман Скараббелли. Деньги и одежда отпускника сразу же стали общим достоянием. Что касается корвета, то «Крым» к этому времени был полностью разбит штормовыми волнами.

Из офицерского состава «Крыма» впоследствии наибольшую

известность получил штурман Иван Прокофьев, спасшийся благодаря своему тулупу. Вскоре после кораблекрушения он был переведен штурманом на бриг «Меркурий». В 1829 году во время Русско-турецкой войны бриг «Меркурий» недалеко от Босфора вступил в бой с двумя неприятельскими линейными кораблями и вышел из этого небывалого сражения победителем. Во время офицерского совещания перед боем штурман Прокофьев, как младший по званию, первым высказался сражаться до последнего вздоха. За бой на «Меркурии» штурман Прокофьев был награжден Георгиевским крестом, фамильным гербом и произведен в следующий чин. Прославился Прокофьев и как мастер акварели. В морских иллюстрированных альбомах и сегодня часто помещают его акварель, посвященную бою «Меркурия», но вот рисовал ли когда-нибудь бывший штурман «Крыма» крушение своего судна, мы не знаем. Впоследствии Прокофьев сделал прекрасную карьеру, дослужившись до генерал-лейтенантского чина. Когда на склоне лет его допрашивали расспросами о знаменитом бое на «Меркурии», спрашивая, было ли ему страшно, седой ветеран лишь отмахивался:

— Какое там! После того, что я пережил на «Крыме», мне на «Меркурии» уже страха никакого быть не могло и вовсе!

— А кто такой был сей «Крым»? — пожимали плечами несведущие. — Мы и слыхом о таком не слыхивали!

Увы, так уж устроен мир, что мы помним только победы, напрочь забывая пусть тяжелые, но не менее поучительные страницы нашего прошлого.

## Жертвы новороссийской боры

Печальную известность на российском флоте получили трагические события, произошедшие в январе 1848 года в Цемесской бухте у Новороссийска.

В то время на рейде Новороссийска находилась эскадра Черноморского флота под командованием контр-адмирала Юрьева, выполнявшая задачи по блокаде кавказского побережья от проникновения контрабандного оружия и по поддержке наших береговых укреплений от нападений черкесов. В состав эскадры входили фрегат «Медея», корвет «Пилад», бриг «Паламед», шхуна «Смелая», тендер «Струя», пароход «Боец» и транспорт «Гостогай». Контр-адмирал Федор Афанасьевич Юрьев был старейшим и опытейшим из черноморских адмиралов. Судите сами: начав служить еще в царствование Екатерины Второй, он, молодым офицером, участвовал в штурме Корфу, в Средиземноморской экспедиции вице-адмирала Сенявина, при штурме Анапы лично водрузил флаг на ее главной башне, за что получил Георгия, отличился под Варной, Инадой и Пендераклией. Никто лучше него не знал особенностей Черного моря, но именно ему выпала судьба испытать весь ужас черноморского ненастья.

12 января эскадра контр-адмирала Юрьева подверглась сокрушительному удару знаменитой новороссийской боры.

Из описания боры, согласно лоции Черного моря 1848 года: «Бора, у северо-восточного берега Черного моря, дует в норд-остовой четверти с различной силой, исключительно на пространстве от Анапы до форта Вельяминовского... Разрушительной силы бора бывает только у самых берегов. Далее же в море она чувствительно ослабевает... Нигде бора не свирепствует с такой ужасной силой, как в Новороссийском заливе... Несясь с гор порывами с невыразимой силою, бора достигает залива, вздымает воду частыми гребнями, срывает верхи их и, несясь водной пылью, срывает железные крыши и сворачивает их в тонкую трубку... Зимой, при морозе, срываемая вода, примерзая к корпусу и рангоуту судов, образует род ледяной коры, беспрестанно увеличивающейся в объеме. Вода в заливе кажется клокочущей... Весь залив покрывается густою, мрачною мглою, сквозь которую никакое зрение не может отличить предметов в нескольких саженях».

Из воспоминаний очевидца лейтенанта Аминова, служившего на корвете «Пилад» под началом капитана 2-го ранга Н. Юрковского: «С утра

погода стояла непостоянная и ветер попеременно дул со всех румбов... В полдень начали образовываться смерчи, которые в разных местах показывались и исчезали. В 2 часа смерч, ворочаясь под носом, вдруг с ужасной силой обрушился на нас от норд-оста. В одно мгновение обе наши цепи толщиной в полтора дюйма лопнули. Тотчас отдали якоря и удержались... После этого ветер постоянно начал свежить от норд-оста, и показались все признаки близкой боры; почему адмирал сделал сигнал: „Спустить стеньги и нижние рей“, — что у нас тотчас и было исполнено. Ветер все более и более усиливался, горы и рейд покрылись непроницаемым туманом, воздух был наполнен обледенелыми водяными брызгами, которые, примерзая к снастям и рангоуту, образовали огромные глыбы льда. Так мы стояли до 2 часов утра 13-го числа, когда ветер превратился в совершенный ураган и нас начало дрейфовать; оба запасных якоря тотчас отданы, но, несмотря на это, нас стащило к берегу... Ураган ревел с ужасающей силой, мрак был непроницаемым, куски льда величиною с пушечное ядро беспрестанно падали со снастей и многих переранили; мороз стоял 14 градусов. Поэтому легко можно судить, что мы с нетерпением ждали рассвета... Наконец в 9-м часу туман начал редеть, и картину, представившуюся нашим глазам, нельзя описать. Пароход „Боец“ на мели и на боку левее нас. Правее за крепостью бриг „Паламед“ с переломленной грот-мачтой, на боку, бьется на каменном рифе. А дальше за карантинном — транспорт „Гостогай“ кормой на мели... У нас же под ветром буруны кипели, как вода в паровом котле... В исходе 8-го часа лопнул запасной канат, и вскоре руль начал стучать... В половине 9-го часа почувствовали первый удар, и корвет начал сильно биться, все более и более подвигаясь к берегу. В полночь открылась сильная течь, так что помпы едва успевали откачивать воду... Так как ветер и волнение немного утихали, то с помощью береговых жителей протянули к берегу леер, и по нему капитан начал перевозку больных и части экипажа на берег, но с 2 часов пополудни снова засвежело, и тогда прекратили переправу до следующего утра... Вода начала с большой силой прибывать. С рассветом 15-го числа погода утихла, и тогда перевозили всю команду на берег, после чего и офицеры переправились... Тогда на корвете остался один капитан, но и он тотчас после нас переехал, и так вся команда спасена благополучно, а корвет оставлен. В течение всех этих бедственных дней я с любопытным удовольствием наблюдал благородные распоряжения нашего капитана... Он был капитаном в прекраснейшем смысле этого слова. Нас всех приняли в госпитали, где до нас уже были офицеры с других выкинутых судов. Из нашей команды более 40 человек поступили в

госпитали с обмороженными членами и со всех других судов почти половина команды. Мы в этом горе еще счастливее других...»

На бриге «Паламед» под командой капитан-лейтенанта И. Вердемана с началом боры полопались якорные цепи, отдали дополнительные якоря, и корабль едва на них держался. Затем сильной волной разбило борт. Трижды неимоверными усилиями команды его заколачивали досками, и трижды доски снова выбивало, отбрасывая работающих людей потоком врывающейся ледяной воды. Одновременно бриг заливало сверху. При этом вода мгновенно замерзала, образуя ледяные глыбы, которые не успевали разбивать и сбрасывать обратно в море. Все, кто мог, беспрестанно рубили на палубе лед, но толку от этого было мало. Под тяжестью массы льда бриг все больше погружался в воду. Теперь он уже с огромным трудом поднимался из каждой очередной волны. Трюм и кубрик были полностью заполнены. Затем судно повалило на борт и так било, что рухнула грот-мачта

— Рубите канаты! — скомандовал капитан-лейтенант Вердеман. — Будем выбрасываться на берег!

На рассвете «Паламед» прибило к отмели. Пятеро самых отчаянных матросов вызвались охотниками добраться шлюпкой к берегу и передать спасательный конец. Однако у самого берега шлюпка была опрокинута накатом и все пятеро погибли. Только после полудня с помощью невероятных усилий собравшихся на берегу жителей удалось переправить на берег измученный экипаж вконец разбитого «Паламеда».

Транспорт «Гостагай» под командой лейтенанта Ф. Щеголева, невзирая на все отданные якоря, дрейфовал к берегу. При ударе об мель у него вышибло руль. Еще несколько ударов — и трюм начало заливать водой. Откачать ее возможности уже не было. Все судно как снаружи, так и изнутри покрылось толстым слоем льда, — чтобы хоть как-то спасти людей от обморожения, Щеголев приказал им до утра прятаться в жилой палубе. С рассветом приступили к свозу команды на берег, «что исполнялось с величайшими затруднениями, потому что большая часть людей, закоченевших от стужи, с трудом держалась на ногах». Транспорт разбило.

Пароход «Боец» под командой капитана 2-го ранга В. Рыкачева накануне боры зашел в Новороссийск, чтобы пополнить запасы угля, и был застигнут там непогодой. Как и все остальные суда, он отдавал свои якоря; как и всех, его, несмотря на это, несло к берегу. К утру 13 января пароход уже прибило левым бортом к отмели около пристани. Вскоре он вообще завалился набок. Чтобы волны в конец не разбили судно, капитан 2-го ранга Рыкачев, перед тем как его оставить, распорядился заполнить трюм

парохода водой.

Что касается шхуны «Смелая», то из рапорта ее командира лейтенанта Колчина видно, что команда на протяжении 47 часов непрерывно спасала свое судно, очищая корпус, рангоут и снасти ото льда. Это была настоящая битва. Лед рубили топорами и абордажным оружием, лили кипяток. Однако, несмотря на это, под грузом ледяных глыб шхуна все больше погружалась. Чтобы хоть как-то облегчить корпус, пришлось обрубить бушприт и весь такелаж, пытались выбросить за борт пушки, но последние к тому времени являли собой сплошные горы льда. Командир и офицеры, находясь безотлучно при работе, несмотря на изнеможение и жестокую стужу, поощряли людей. Многие подвергались серьезным ушибам от падающих с мачт и стен ледяных наростов. Только таким напряженным усилием экипаж и судно были обязаны своим спасением.

Из отчета лейтенанта Колчина: «Буря усиливалась. Брызги от волнения, замерзая кругом и внутри судна, образовали везде слой толстого льда. Снасти, паруса, шкивы в блоках, — словом, все обледенело. Люди, разделенные на четыре смены, беспрестанно обрубали лед, где и как было только можно. Они переменились через каждые пять минут, но в этот краткий промежуток лопаты и топоры падали у них из рук от жестокого мороза. Их сменяли другими, которые не успевали отогреться, и, выходя снова на ужасную борьбу, изнурялись этою, превосходящею силы человеческой работою. От сильной качки нельзя было разогреть воду, которую сначала употребляли для оттайки льда. Носовая часть судна приметно стала погружаться. Несколько волн ходили уже через бак по длине всей шхуны, на которой с трудом успевали выкачивать и вычерпывать наполняющуюся воду».

Как и все остальные корабли, «Смелая» осталась на плаву только потому, что успела прибиться к прибрежной мели. Команда с нее так же была снята, а сама шхуна была сильно избита волнами, однако после окончания шторма достаточно быстро введена в строй.

Флагманский корабль отряда, фрегат «Медая», от тяжести намерзшего льда почти полностью ушел носовой частью в воду до самых клюзов. Если бы ветер не стих еще несколько часов, то его, скорее всего, ожидала бы самая печальная участь.

Сильно досталось и бывшей в это время в открытом море 16-пушечной шхуне «Ласточка» под командой капитан-лейтенанта Данилевского, которая также обледенела настолько, что начала быстро погружаться в воду. Гибель судна и людей была уже почти predetermined, когда внезапно изменился ветер, принесший с собой оттепель. По приходу

в Новороссийск часть команды «Ласточки» была свезена в береговые госпитали с сильными обморожениями.

Однако самые трагические события произошли на тендере «Струя», которым командовал капитан-лейтенант Павел Александрович Леонов-первый. Леонов был достаточно опытным командиром (не раз отличаемым за выучку адмиралом Лазаревым), коренным черноморцем. Судя по «Общему морскому списку», он много плавал, да и своим тендером уже командовал третий год. Тендер стоял в Цемесской бухте на якоре. С началом боры обледенение его происходило столь быстро, что команда ничего не могла поделать. Судно быстро начало погружаться, пока полностью не затонуло. Утром 13 января над водой была видна только верхушка мачты. Впоследствии, когда «Струя» была поднята на поверхность, выяснилось, что и командир, и команда принимали все меры для спасения своего судна. Бушприт был вдвинут, орудия перетянуты в корму, якоря и верпы отданы, а цепи бриделя расклепаны, скорее всего для того, чтобы попытаться выброситься на берег. В носовой части тендера, которая, судя по всему, обледенела в первую очередь, нашли изломанные топоры, интрепели и другое абордажное орудие, что свидетельствовало об отчаянной борьбе за жизнь. Спасенных с тендера «Струя» не было. Погибли командир капитан-лейтенант Павел Леонов, мичманы Обезьянов и Ковалевский, штурманский прапорщик Скогорев и 48 матросов.

В августе 1848 года была проведена операция по подъему «Струи». Это событие стало заметной вехой в истории отечественного судоподъема. Операцией руководил контр-адмирал П.С. Нахимов.

Из отчета о работах: «Еще прежде поднятия тендера опускавшиеся водолазы подняли несколько жертв этого ужасного крушения. Различить трупов было невозможно. Но тело капитана узнали по часам, найденным в кармане, которые стояли на 10 с половиной часах, единственный документ, по которому можно, хотя приближенно, определить час гибели тендера. Офицерами отряда в гарнизонной крепости 15 апреля отдан последний долг лишившимся жизни столь необыкновенным образом».

Рассказ бывшего командира тендера «Струя» капитана 2-го ранга Н.М. Соковнина о его встрече с поднятым со дна родным кораблем и сегодня нельзя читать без спазм в горле: «21 августа 1848 года был приведен на Севастопольский рейд пароходом „Бессарабия“ кузов тендера „Струя“, поднятого со дна в заливе Новороссийском. С чувством глубокой скорби и благоговения посетили мы эту могилу сослуживцев, погибших смертью мучеников... Нельзя, да и не нужно высказывать того, что думали и что чувствовали мы, остановясь на шканцах этого злополучного судна, после

обозрения растерзанной его внутренности...

О, сколько дум и сколько чувств прекрасных  
Не имут слов, глагола не найдут! —

сказал один из замечательнейших современных поэтов русских. Не могу воздержаться, однако же, чтобы не сказать в услышание миру, что на этом тендере погибли отличные матросы; пять лет мы служили вместе. Хвала вам, погибшие товарищи! Вы достойны были лучшей доли. Вы были несчастливы, потому что, расставшись с вами, и я не был счастливее вас. Может быть, и вы сожалели обо мне столько же, сколько я теперь жалею о вас. Мир праху вашему! Но да позволено мне будет сказать, не в укор памяти нашей: как же так, мои храбрые товарищи, обстрелянные пулями черкесскими и ядрами арабскими, закопченные солнцем Африки, закаленные в водах Нила и Иордана, пошли вы просто, как ключ, ко дну?.. Это тайна, которая утонула вместе с вами и которой не разгадает никто...»

Новороссийская бора практически уничтожила всю эскадру контр-адмирала Юрьева, из состава которой уцелел только фрегат «Медая». Ввиду этого командующим Черноморским флотом адмиралом М.П. Лазаревым к кавказским берегам была в срочном порядке направлена новая эскадра под командой контр-адмирала Колтовского. Последствия боры были признаны равными потерям в большом морском сражении!

Увы, и сегодня Черное море штормит точно так же, как и века назад, превращаясь для людей сразу из Понта Эвксинского (моря гостеприимного) в Понт Аксинский (море негостеприимное)...



## **Часть II**

### **Трагедии Балтийского моря**

## Драма линейного корабля «Вячеслав»

В 1821 году в журнале «Отечественные записки» были напечатаны воспоминания адмирала и писателя, великого патриота земли Российской А.С. Шишкова, озаглавленные как «Разбитие военного корабля „Вячеслав“ у берегов Швеции в 1771 году». Помимо весьма интересного повествования о малоизвестном кораблекрушении XVIII века, перед нами, пожалуй, самое первое произведение отечественного писателя-мариниста, посвященное реальным событиям, участником которых был сам автор, в то время еще молодой мичман. В рассказе автора о выпавших на его долю злоключениях подкупает искренность и бесхитрость повествования. Шишков описывает события и участвовавших в них людей без всяких прикрас, позволяя нам окунуться в атмосферу корабельного быта русского флота Екатерининской эпохи, ощутить дыхание истории. А потому самым лучшим в данном случае будет предоставить слово самому автору.

«В начале 1771 года посланы мы были сухим путем под начальством кадетского капитана к городу Архангельску, с тем чтоб оттуда морем возвратиться на построенных там кораблях. Нас было с лишком 30 человек. Мы жили в прилежащей к городу слободе, называемой Соломбала, в обнесенных тыном казармах. По вскрытии Двины на спуске на воду трех кораблей расписали нас по кораблям. Я послан был на корабль „Вячеслав“.

Прежде, нежели приступлю к описанию путешествия нашего, надо читателю узнать свойства и нравы бывших на сем корабле офицеров. Начальствовал над оным капитан 1-го ранга Н., был он человек довольно добрый, но властолюбивый, пылкий. Второй по нем, наш кадетский капитан, также человек весьма добрый, услужливый, усердный к службе и довольно неглупый, но перед старшими себя до крайности почтительный и робкий. Два лейтенанта, из коих М. — видный собою, искусный в деле своем и дружный с кадетским капитаном; лейтенант В. — человек простой; два мичмана, один констапель (артиллерийский офицер) и нас восемь человек гардемарин, да при солдатской команде капитан, человек дородный, толстый и грубый.

По нагружении кораблей мы отправились в поход и плыли по Белому морю с переменными и тихими ветрами. В один день, во время густого тумана, при бросании лота оказалось, что вдруг с глубины 25 сажен взошли на глубину 5 сажен. Устрашась сего обстоятельства, стали мы тотчас на якорь. Но как туман не прочищался и ветер сделался свежее, то, опасаясь

стоять тут долее и обмерив на посланных шлюпках вокруг себя глубину, подняли якорь и пошли в ту сторону, где становилось глубже. Течение моря было с нами, и ветер дул нам попутный. Мы шли несколько часов и стали опять на якорь.

После полудня туман прочистился, и мы увидели, верстах в трех или четырех перед собою, крутой каменный берег. Сей грозный сосед принуждал нас удалиться от него поскорее. Но как довольно свежий ветер, дующий прямо в берег, и сильное туда же течение моря наводили нам страх, чтоб при медленности поднимания обыкновенным образом якоря не прижало нас к берегу, то рассуждали, чтоб вступить под паруса вдруг, то есть распустить и наполнить их, не поднимая якоря, и когда корабль возьмет движение, отрубить канат.

Однако капитан был на то не согласен: ему не хотелось лишиться якоря. Он спросил, нет ли на корабле кого-нибудь из архангельских рекрутов. Сыскали одного матроса. Спрашивают его, хаживал ли он по Белому морю (архангельские жители почти все рыболовы). Он отвечал: „Хаживал“. — „Какой же это берег?“ — „Тот, который идет от Орлова Носа“. — „А где Орлов Нос?“ — „Остался назади, мы его прошли“. (Это сказание матроса не согласно было с нашим счислением, ибо мы на карте считали себя далеко еще не дошедшими до мыса, называемого Орлов Нос). — „Можно ли нам сняться с якоря?“ — „Можно, — отвечает он, — берег приглуб, течение хотя и бросит нас к нему, но встречное от него течение понесет нас вдоль его“.

Капитан велел сниматься с якоря. Лейтенант М. представлял, что в подобных случаях не должно полагаться на слова матроса и лучше потерять один якорь, чем подвергать корабль опасности. Однако капитан велел немедленно сниматься. Опыт показал, что матрос говорил правду: лишь якорь отделился от дна моря, корабль, как стрела, полетел на каменный утес; мы до смерти перепугались; но чем ближе к берегу, тем быстрота его становилась все меньше, отражающееся от берега течение спиралось натекающим на оное и не допускало нас к нему приблизиться. Мы успели вывертеть якорь, убрать его, наполнить паруса и направить путь свой в море.

По выходе в океан и по долгом плавании, при противных ветрах зашли мы, чтоб запастись пресной водой, в пролив между лапландским берегом и островом Кильдюин (остров Кильдин. — *В.Ш.*). Мы нашли на нем несколько рыбацких хижин. Летом приезжают на него рыболовы и осенью уезжают назад. Они сказывали мне, что ходят для промысла в океан и удаляются верст на сто от берега. Видя худые суда их, я спросил, как могут

они на таких судах так далеко ходить: „Ну, ежели застанет буря?“ — „Так что ж, — отвечали философы с холодностью, — кого застанет, тот утонет“.

Я видел тут еще семидесятилетнего старика, сторожа оленей, который во всю свою жизнь, как себя запомнит, из Кильдюина никуда не отлучался. Летом месяца три проводит он с приезжающими рыбаками, а в остальное время года живет один. Разговаривая с ним, я спросил у него: „Как же зимою, когда пролив замерзает, не боишься ты забегающих сюда волков и медведей?“ — „Чего бояться, — отвечал он с уверенностью, — они меня уж знают и не тронут“.

Простояв дня три в Кильдюине, пошли мы опять в океан и продолжали путь свой. Сделались противные и крепкие ветры: мы долго с ними боролись и ничего не видали, кроме кувыркающихся китов, которые из воды выставляли хребты свои, наподобие черных холмов, и, фыркая, пускали из ноздрей высокие водометы. Мы забрались далеко к северу, так что солнце в самую полночь не заходило уже под горизонт.

После долгого времени ветры стали становиться попутнее, ночи длиннее и темнее. Мы перешли большое расстояние; миновали опасную пучину, называемую Мальштром. Я в свободные часы занимался рассматриванием разных явлений: иногда днем по целому часу смотрел в воду, которая была так прозрачна, что опустится в нее белый камушек — можно было видеть его несколько секунд, пока не погрузится он сажен на двадцать и более.

Иногда любовался плавающими в ней цветами, которые показывались из-под кормы наподобие пестрых распутившихся колпаков. Прекрасный вид их, когда их поймашь и вынешь из воды, тотчас исчезал и превращался в некую оседшую неприятную слизь.

Всего же более нравилось мне по ночам сидеть на носу корабля; вода имела некое лучезарное свойство, так что обмоченная в нее вещь казалась в темноте огненной. Валы, ударяя в нос и отражаясь от него, раздроблялись на бесчисленное множество брызг, светящихся подобно разноцветным искрам. Казалось, корабль, шествуя, сражается ежеминутно с нападающими на него исполинами, в гнев попирая их, сыплет от себя огонь и пламя.

В один день достали мы лотом дно морское; глубина была 70 сажен. Мы наехали в это время на необъятное количество сельдей. Корабль наш несколько часов, почти при совершенной тишине ветра, плыл тихо, как бы посреди их, ибо от самого верха воды до такой глубины, до какой взор при чистоте и прозрачности ее проникать мог, вся она наполнена была слоями сих рыб, и вокруг корабля, сколько зрением при ясной погоде можно было

обнять, повсюду гладкая поверхность воды рябела от прикосновения их к оной.

Наконец, по долгом странствии и по претерпении многих бурь пришли мы уже в половине октября (21 сентября) в Копенгаген, где пробыв несколько дней, спешили отправиться в путь. Мы снялись с якоря около полдня и с крепким попутным ветром в весьма темную ночь стали приближаться к острову Борнхольм. В 8 часов вечера, по означении на карте пункта (т. е. места, в котором мы себя считали) и по определении от него курса (то есть пути, которым кораблю плыть надлежало), капитан, дав о том приказание вахтенному (на страже стоящему) лейтенанту, лег спать.

Настал 10-й час — время, в которое, по соображению скорости хода, должны были проходить между шведским берегом и островом Борнхольм. Ветер усилился. Ход корабля был чрезвычайно быстрый — по 20 верст в час. Ночь претемная. Поставленные нарочно для смотрения на баке люди на вопрос, часто повторяемый: не видать ли земли, — ответствовали всегда: „Ничего не видать“.

В сих обстоятельствах штурман берет карту, смотрит на нее и пожимает плечами. Вахтенный лейтенант подходит к нему и спрашивает: „Что ты посматриваешь на карту и пожимаешься?“ Он отвечает: „Остров этот меня крепко беспокоит; курс наш по карте, конечно, хорош, ведет мимо него, но кто может положиться на точность исчисления? Притом же мрачность погоды не позволила ясным рассмотрением берегов хорошенько проверить оного. Итак, если положить, что подлинное место наше в 8 часов было мористее, нежели как означенный нами на карте пункт показывает, то мы, идучи сим курсом, попадем на остров, а берега его так круты и приглубы, что при такой темноте и скорости хода не успеем мы его увидеть, как уже об него ударимся и, может быть, разобьемся в щепы“.

Сомнение это устрасило лейтенанта; он говорит: „Что ж нам делать? Не разбудить ли нам капитана?“ Штурман отвечает: „Капитан не поможет, потому что, полагая погрешностью счисляемого пункта в одну сторону, путь сей опасен, а полагая ее в другую, перемена оного опасна; итак, капитан, не больше нашего о верности пункта известный, будет точно в такой же нерешимости, как и мы“.

Разговор сей умножал час от часу более страх их, у которого, говорит пословица, глаза велики. Лейтенант несколько раз спрашивал: „Не сказать ли капитану?“ Штурман отвечал всегда, что от того не произойдет никакой пользы. „Мое бы мнение, — продолжал он, — не сказывая ему, спуститься немного к шведским берегам и через полчаса взять опять тот путь, которым идем теперь. Таким образом, если б и была предполагаемая мною

погрешность в счислении, то мы, не дав никому того приметить, поправили бы оную и миновали бы остров“. Лейтенант, по некотором колебании, согласился на его предложение. Они переменяют путь, спускаются на два или три румба к шведскому берегу, чтоб уклониться от ужасающего воображение их острова.

Не прошло десяти минут, как люди, стоявшие на носу корабля, стали кричать: „Кажется, как будто земля чернеется?“ — „Где?“ — „В правой руке, перед носом“. — „Вот, — вскричал обрадованный штурман, — это Борнхольм! Хорошо, что мы от него отворотили, а то бы попали прямо на него“. В это самое время капитан выходит из каюты, ему говорят. „Борнхольм виден“. Он смотрит и говорит: „У меня глаза худые, я ничего не вижу“.

Через две или три минуты с носу корабля вдруг несколько голосов закричали: „Кругом видна земля!“ Эти слова, всех как громом поражают. Кадетский капитан и лейтенант М. выбегают снизу наверх. Последний из них, посмотрев на компас и видя, что корабль лежит не на том пути, как положено было держать, закричал: „Лево руля!“ Но едва он успел это произнести, как вдруг мы почувствовали такой удар, что едва могли устоять на ногах.

Корабль тотчас повернуло. Он стал боком против ветра. Паруса заполоскали. Ветер, не надувая их более, начал сильно рвать и бить их о мачту. Под кораблем было три сажени воды. Он стоял уже дном своим на дне моря. Волны, подобные горам, то поднимали его кверху, то опускали стремительно вниз. Тяжелая громада эта, имеющая около 200 тысяч пудов весу, с такой силой ударялась о землю, что казалось, что все члены ее мгновенно расторгнутся и рассыплутся: высота и тяжесть мачт с висящими на них реями и снастями при каждом ударе наклоняла ее час от часу ниже набок, так что напоследок верхние пушки стали доставать до воды и на палубе не можно было стоять, не схватясь за что-нибудь руками.

Сначала людям велели идти на мачты, чтоб убрать и закрепить паруса; они в числе около ста человек, несмотря на трудность и угрожающую им великую опасность, полезли смело и в две или три минуты были уже там; но когда при повторении нескольких ударов капитан увидел, что мачты, сами по себе высокие и тяжелые, но еще более тяжестью людей вверху обремененные, повалят корабль набок, то велел тотчас рубить их. Время не позволяло обождать столько, чтоб дать людям сойти на низ. Мы удовольствовались только тем, что закричали им: „Мачты рубят!“ Минута гибели наступила (ибо с первым или со вторым наклоном корабля ожидали, что он повалится); надлежало ее предупредить; но как можно

было в несколько секунд срубить три дерева, каждое охвата в два толщиною! В невозможности сего велели как можно скорее с наветренной стороны перерубить только по несколько талрепов (веревочные снасти, крепящие мачты. — *В.Ш.*) у вант каждой мачты.

Мачты, освобожденные уже от поддерживания веревками, не переносят более стремительности наклона, и все три в один миг с ужасным треском ломаются и падают в море. Из бывших на них людей ни один не погибает: все они с удивительным проворством успели по висячим веревкам спуститься вниз.

Облегченный от мачт корабль перестало валять с боку на бок, но продолжало приподнимать валами и стучать о землю. Темнота ночи не позволила нам осмотреть, где мы и на какую мель сели. В опасении, чтоб корабль, двигаясь по дну моря, не насунулся на такой величины камень, который мог его проломить, положили мы якорь. Вскоре руль выбило, многие наружные доски или пояса, называемые обшивкою, отодрало и в корабле показалась течь, так что наполняющуюся в него воду едва всеми помпами могли отливать.

Состояние наше после срубления мачт сделалось ужасное. Сильные удары потрясали все члены корабля. Каждый час угрожал гибелью. Люди, готовясь к смерти, надевали на себя белые рубашки. Между тем шум моря, скрип членов корабля, унылый свист ветра вокруг обломков мачт и пушечные, для призвания помощи, ежеминутно производимые выстрелы напоминали беспрестанно, что мы гибнем и нет спасения.

Посреди сей общей горести и плача всех бодрее, всех веселее был между нами констапель Н., человек молодой, статный собою и хороший мне приятель. Он с распущенными волосами бегал по кораблю и поминутно кричал: „Пали!“ Часто подходил ко мне, шутил, смеялся и, утешая меня, говорил: „Не бойся, я сделаю, что нас услышат и подадут нам помощь“.

Наконец, после ужасных часов бесконечной ночи рассветает день. Мы видим себя в двух или менее верстах подле шведского берега. Мнимый остров Борнхольм был мыс сего берега. Погрешность в счислении действительно оказалась, но только с той еще ошибкою, что штурман полагал настоящее место корабля далее от берегов, нежели счисляемый на карте пункт, а оно, напротив того, было ближе, а потому для избежания опасности надлежало бы не от Борнхольма к ним, но от них к Борнхольму придержаться, то есть сделать противное тому, что мы, по несчастью, сделали.

Настало утро. Мы узнали место пребывания своего, но положение

наше нисколько не сделалось через то лучше. Ветер дул тот же и столь же крепкий. Сила ударов не уменьшалась. Корабль наш приходил в худшее состояние, и сокрушение оного становилось через несколько часов неминуемым. Внутри оного царствовали смятение и страх. Капитан заперся в каюте и не выходил из нее. Лейтенант В. был почти в иступлении ума. Он лежал в постели своей и беспрестанно повторял: „Я виноват. Я погубил“.

Оставались действующими лицами кадетский капитан и лейтенант М., которые оба, а особливо первый из них, сохранили в себе отличное присутствие духа и не переставали обо всем пещись. Капитан созвал к себе офицеров, урядников и несколько человек из старших матросов для совета (консилиума), на котором положено было следующее: „Как нет никакой надежды к спасению корабля (ибо он при столь сильных ударах через несколько часов должен сокрушиться), то остается только помышлять о спасении людей; для сего приступить немедленно к выпуску каната, дабы сила ветра могла беспрепятственно двигать корабль ближе к берегу. Но как, вероятно, глубина станет по мере этого уменьшаться и корабль остановится, в таком случае стараться всеми средствами облегчать его, а именно сталкивать и выбрасывать пушки и все большие тяжести в воду, рубить помосты, пояса, доски, связывая их веревками вместе, дабы в то время, когда корабль погибать начнет, люди на сих плотках могли спастись“.

Тотчас приступают к исполнению того, что положено на совете. Сперва хотят столкнуть за борт несколько пушек, но лейтенант М. возражает против сего, представляя опасность, что корабль о самые сии пушки, когда они упадут подле него на дно моря, может быть проломлен. И так отступают от сего намерения и велят только выпускать канат. Корабль, не удерживаемый более якорем и после всякого удара подъемлемый волной, сходит с места своего и силою ветра двигается к земле. Едва перешел он 40 или 50 сажен, как меряющий на корме глубину подштурман закричал: „Воды под кораблем три с половиной сажени!“ Слова сии произвели неописуемую радость. „Полсажени прибавилось!“ — повторяли все. Вскоре потом закричал он опять: „Четыре с половиной сажени!“ Каждое восклицание было как бы некий благодатный глас, отсрочивающий нашу гибель. Все закричали тотчас: „Положить якорь! Положить якорь!“

Действительно, якорь в ту же минуту был брошен и корабль, став на вольной воде, перестал ударяться о землю. Восторг наш в первые минуты был чрезвычайный: мы обнимались, целовались, плакали от радости, поздравляли друг друга, — но вскоре оный весьма уменьшился.



Размышление, что мы без мачт, без руля, что корабль наш течет, что, вероятно, глубина эта есть небольшая окруженная мелью яма, из которой нам нельзя будет выйти, что, может быть, якорь нас не удержит или что ветер, сделавшись с другой стороны, поворотит корабль и кинет опять на ту мель, с которой он сошел, — все сии размышления снова погрузили нас в уныние, и наступающая ночь казалась нам столь же страшной, как и прошедшая.

Между тем мы с великим трудом успели спустить шлюпку, с тем чтоб отправить ее на берег для требования помощи. На ней посылался констапель и при нем два человека солдат с унтер-офицером, Я в это время был внизу корабля, в моей каюте. Констапель прибегает ко мне и с восхищением говорит. „Знаешь ли что? Меня посылают на берег. Поедем со мною: здесь опасно оставаться, а там мы будем спокойны. Хочешь ли, я скажу капитану, что ты мне надобен?“

Я согласился, и мы пошли вместе, но лишь приходим мы к дверям каюты, как вдруг, не знаю отчего, родившийся во мне страх переменяет во мне мысли. Я останавливаю констапеля и усиленно прошу его: „Ради бога, не говори обо мне капитану: я не хочу ехать“. Он удивляется, спрашивает меня: „Что с тобою сделалось?“ Просит, убеждает, говорит. „Эй, ты будешь жалеть о том, да уж поздно. Через пять минут мы будем на берегу“. Но все слова его были тщетны, я стоял упорно в моем намерении и просил его убедительно не упоминать имени моего перед капитаном.

Он вошел в каюту и, получив приказание, вышел оттуда, чтоб сесть в шлюпку, которая стояла уже у борта совсем готовой. Мы заметили в нем великую перемену, он был смутен, обыкновенная веселость его исчезла, слезы катились по лицу. При сходе с корабля на шлюпку сказал он: „Прощайте, братцы! Я первый еду на смерть!“

Шлюпка отвалила, распустила паруса, понеслась птицей по морю, ныряет между валами; мы провожаем ее глазами и, наконец, видим, что, подходя к берегу, она опрокидывается. Тут я бросился в свою каюту, затворился в ней. Потом лег в постель. Печальное воображение о приятеле моем, несчастном констапеле, долго меня тревожило, пока напоследок усталость и проведенные в страхе и беспокойстве ночь и утро погрузили меня в крепкий сон.

Но сон мой недолго продолжался; вдруг будят меня с торопливостью и говорят. „Капитан спрашивает, скорее“. Я, испугавшись и спросонку, вскочил и бегу, как был, в тулупе. Вижу, что уже смеркалось; нахожу на борте людей, смотревших на лодку с двумя человеками, державшуюся в некотором отдалении от корабля. Капитан приказывает мне расспросить у

них, откуда они и кто их прислал. (Надобно знать, что на всем корабле не было никого, выключая констапеля и меня, кто бы на каком-либо другом языке, кроме русского, умел говорить.) Я спрашиваю, они худым немецким языком отвечают, что послал их некто господин Салдерн из города Истад для проведения о нашем корабле.

Капитан велел их звать на корабль, однако они на то не согласились, отзываясь, что по причине ночи и крепчающего ветра не могут более оставаться; в самом же деле казалось, что они, считая нас в крайности, опасались, чтоб мы не завладели их лодкой. Насилу, по великой просьбе и убеждениям, чтоб взяли от нас с собою человека, пристали они, и то не к борту, а к висячей с кормы веревочной лестнице, и притом требуя, чтоб посылаемый ту же минуту сошел, или они отвалят и уедут. Капитан, оборотясь ко мне, приказывает, чтоб я тотчас по сей лестнице спустился к ним в лодку и ехал с ними.

Это неожиданное приказание и скорость времени, с какой надлежало оное исполнить, так меня поразили, что я, как бы обезумленный, не знал, что со мною делается, и не прежде опомнился, как уже в некотором расстоянии от корабля. Обезображенный вид одного и горящие на нем огни привели мне на память, что я уже не на нем больше, не с товарищами вместе, но один, на малой лодке посреди бурного моря.

Мы плыли не прямо на берег, куда послана была наша погибшая шлюпка: опасность от буруна не позволяла нам туда ехать, — а держали курс в небольшой городок, называемый Истад. Он лежал верстах в десяти от корабля. Мы должны были плыть против ветра, против валов, которые в темноте были как бы некие мрачные горы, бежали поглотить щепку, на коей мы сидели; но, казалось, довольствовались только тем, что пенящимися вершинами своими с яростью на нее брызгали. Однако и одни эти брызги были небезопасны: вода накоплялась от них в лодке, так что из двух бывших на ней человек один только греб веслами, а другой беспрестанно выливал воду.

В страхе, чтоб нас не залило, сел я в самый нос лодки, чтобы спиною своею сколько-нибудь удерживать летящие с волн брызги. Состояние мое было со всех сторон жалкое: я был в одном тулупе (как встал с постели); не знаю, кто сунул мне в руки матросскую шляпу, ибо и той у меня в ту минуту, как вдруг меня послали, не было, и время не позволило взять. Я не имел с собою ни полушки денег, ни куска хлеба: не знал, с кем, куда и зачем еду, ибо не сказано мне было ни одного слова, кроме сего: „Ступай, ступай скорее“.

Плавание наше продолжалось с лишком восемь часов. Во-все это

время холодный осенний ветер дул в меня, обмоченного с ног до головы так, что не осталось на мне ни одной сухой нитки.

Мы приехали в город часу в третьем пополудни. Я вышел из лодки, как сонный, почти без памяти. Матросы мои привели меня в какой-то дом; подали огня, разбудили хозяина. Он вышел ко мне и стал со мною говорить; но я не мог отвечать ни слова: язык мой не ворочался и был деревянный. Хозяин велел подать мне рюмку вина; я выпил. Он начинает опять со мною говорить, но, видя, что я ничего не отвечаю, оставляет меня одного и уходит. Я не знаю сам, что делаю, иду вон из горницы, сойдя с низкого крыльца, и, отойдя сажен двадцать, останавливаюсь. Память возвращается ко мне, и я, думая, куда я иду, осматриваюсь кругом, а в темноте ничего не вижу. Хочу идти назад, но не могу вспомнить, с которой стороны я пришел на это место. В этом недоумении прихожу я в отчаяние: ноги мои подкашиваются подо мною, я невольно сажусь на землю и теряю совершенно всякое понятие и память.

По долгом некоем забытии, с отменной легкостью и свободой чувств, открываю глаза: вижу снег, вижу, что я в какой-то избушке лежу раздетый на соломенной постели, между двумя какими-то незнакомыми мне человеками, которые подле меня крепко спят. Протираю глаза, не верю сам себе; думаю, что это мне видится во сне. Но между тем чувствую в себе новые силы, новую бодрость, свежесть и веселье.

Напоследок хозяева мои просыпаются, и я узнаю от них, что они те самые матросы, которые привезли меня на лодке, ибо я до сего времени лиц их не видал за темнотою. Они, возвращаясь домой из того дома, куда меня проводили, нечаянно наткнулись на меня, сидящего согнувшись на улице, и, видя, что я в беспамятстве, подняли меня, отвели, или, лучше сказать, отнесли в свою хижину, раздели, разули и положили между собою в постель, где я, успокоенный, обсох и, согретый, сладко уснул.

Не имея чем возблагодарить сих добрых людей, я только обнимал их и целовал. Тут я обулся, надел на себя едва просохший и весь заскорузлый мой тулуп и просил их отвести меня к тому господину Салдерну, у которого мы были прошедшую ночь. Я объяснил ему причину, по которой за несколько часов перед сим не мог ему на вопросы его отвечать; просил, чтоб он подал кораблю нашему помощь.

Он сказал мне: „Я здесь человек заезжий, случайно остановившийся и не имеющий никакой власти над городом; брат мой родной находился в вашей службе, и потому, принимая в вас участие и услышав о бедствии русского корабля, нанял я лодку и послал о том проведать. Здесь начальствует бургомистр; сходите к нему и требуйте от него помощи; но

советую вам не говорить, что вы в крайней опасности, для того, что эти люди, в ожидании добычи, обыкновенно при разбитии судов получаемой, не станут вам охотно помогать“.

С сим сделанным мне наставлением пошел я к бургомистру, но не знал сам хорошенько, каких пособий мне от него требовать. Отъезд мой с корабля был с такой поспешностью, что капитан не успел ничего мне приказать. Идучи дорогой, размышлял я о сем. Первое представлялось мне самонужнейшим — истребовать лоцманов, которые бы взялись проводить (буде можно) корабль в безопасное место; второе, у нас было много больных, а именно более ста человек, и потому казалось мне нужным послать на корабль несколько лодок, которые бы всех их свезли на берег.

С сими мыслями пришел я к бургомистру. Он принял меня ласково, охотно выслушал мою просьбу и тотчас отправил на корабль двух лоцманов и десять или более лодок.

По счастью, ветер сделался тише, и все больные в тот же день свезены были на берег к тому месту, куда послана была наша шлюпка. Бургомистр пригласил меня у него отобедать, чему я был очень рад, потому что крепко проголодался и, не имея денег, не имел надежды что-нибудь поесть. За столом он много разговаривал со мной (разумеется, по-немецки) и, казалось, меня любил.

После обеда был я в затруднении, где ночевать. Отыскал одну маленькую гостиницу (трактир), но хозяин не хотел меня пустить, отговариваясь, что он не принимает более никаких постояльцев; в самом же деле (как он после сам мне признался) опасался имени русского, которое со времен Петра Великого не переставало у них быть страшным; наконец дал мне комнату и постель.

Я ночевал спокойно и, поутру проснувшись, узнал, что ночью ветер скрепчал так, что лодки не могли более ходить по морю, и всякое сообщение между берегом и кораблем пресеклось. Зная, что на том месте (ибо в бытность мою на корабле я оное видел), куда свезены больные, нет никакого строения, кроме одной малой избышки, и воображая, что они должны лежать на открытом воздухе, пришел я о них в сожаление. Я захотел их увидеть. Как ни трудно казалось мне идти туда и назад пешком (ибо место это находилось верстах в восьми от города), однако я пошел. Дующий с моря бурный ветер, сырая погода, не протоптанная по песчаным буграм дорога весьма меня утомляли; а печальный вид стоящего вдали корабля нашего и воображение, что иду туда, где шлюпка наша погибла, наводили на меня уныние.

По приходе же моем представилось мне плачевное зрелище: больные,

с лишком сто человек, лежали на берегу, ничем от ветра не закрытые, без пищи, без одежды, без всякого призрения. По свозе их с корабля ветер вдруг сделался крепок, так что ничего для них свезти не могли, даже и сам лекарь не успел съехать. Они, увидя меня, все застонали и стали жаловаться, что умирают от холода и голода.

Второе зрелище было еще плачевнее. Неподалеку от страдающих больных лежали выкинутые со шлюпок тела, из коих иные были столь обезображены, что на лицах не видно было ни глаз, ни носа: так волнами разбило их о шлюпку. Между ними лежал и приятель мой, констапель. Пролив о нем слезы, я возблагодарил Бога за чудесное спасение меня от одной с ними участи. Мы вырыли в песке яму и похоронили сослуживцев.

С опрокинутой шлюпки из 13 человек избавилось от смерти только два гребца. Один из них рассказал мне, как он спасся: „Когда шлюпку опрокинуло, — говорил он, — я, умея хорошо плавать, хотел бороться с волнами, но вдруг почувствовал, что кто-то тянет меня на дно; это был сидевший подле меня унтер-офицер, который так крепко за меня уцепился, что я никак оторваться от него не мог, пока он сам потерял чувство и меня привел в такое же состояние. Я, уже не помня, что со мною происходило, очутился на берегу подле камня; волна, выбросившая меня, набежала опять, покрыла меня снова и, стекая с берега, силилась увлечь с собою. Я схватился за камень, и когда увидел себя опять на суше, то спешил скорее всползти на берег, и хотя волна еще раз догнала меня, однако была уже так слаба, что не могла стащить меня с места, и я от нее ушел“.

Выслушав повествование матроса и видя, что уже день клонится к вечеру, я спешил возвратиться в город, обнадежив больных, что приложу о них всевозможное попечение. Несмотря на чрезвычайную усталость, я пришел прямо к бургомистру. Первое мое движение было броситься к нему на шею и просить о сохранении жизни многим несчастным.

Бургомистр долго сомневался, отговаривался, колебался, однако наконец смягченный неотступной моей просьбой, а особливо уверениями, что такое его благодеяние сделает имя его известным в России, дал мне слово и спросил, какую помощь им подать. Я отвечал:

- 1) отвести дом, который бы не тесен, чист и теплый был;
- 2) купить хлеба, зелени, свежего мяса и приказать изготовить для них пищу;
- 3) приставить одного или двух лекарей, которые бы за ними ходили и лекарство им прописывали;
- 4) напоследок, послать столько подвод, чтоб всех больных одним разом забрать и привезти.

Все это исполнено было в точности. Бургомистр пошел сам со мною. Дом отвели, вычистили, протопили, постлали соломенные постели и стали стряпать кушанья. Привели двадцать подвод, пришли два лекаря, и я вместе с ними отправился туда на телеге. Солдатский капитан велел класть и сажать больных на подводы. Все они, как хворые, так и здоровые, чрезвычайно были обрадованы.

Мы приехали в город, когда уже смеркалось. Освещенный дом, теплые покои, свежая пища, после столь долгого мрака, холода, изнурения и отчаяния, всех их так оживили, что у самых слабых и почти без движения лежавших написана была на лице радость.

Я так утомился, что как скоро пришел домой, то кинулся в постель и ту же минуту заснул крепким сном.

На другой день ветер стал тише. Я нанял лодку и поехал на корабль, чтоб донести капитану о всем происходившем, и нашел там всех в радости: корабль перетянулся; лоцманы вывели его далее на море, на глубину 15 сажень. Он был вне опасности в рассуждении мелей, но оставалось еще великое сомнение в его спасении. Гавань в Истаде была так мелка, что он не мог в нее войти, а к походу был безнадежен.

Однако нечего было делать, надлежало помышлять о походе; положили идти в ближайший шведский город Карлсгамн, имеющий хорошую гавань и отстоящий от Истада верст шестьдесят или семьдесят. Но как корабль чрезвычайно тек и опасно было, чтоб на море при умножении течи он не утонул, то рассудили нанять находившиеся на тот раз в истадской гавани два купеческих судна, с тем чтоб оные провожали корабль, и если случится, что он будет тонуть, то старались бы спасти с него людей.

В сем намерении капитан послал меня опять на берег с приказанием привезти ему ответ, пожелают ли корабельщики с тех двух судов наняться и чего будут просить. Я съездил на берег, переговорил с ними и, возвратясь, донес, что они соглашаются, но меньше трех тысяч рублей не берут. Капитан послал меня опять и велел давать две тысячи. Корабельщики отвечали мне, что они получили письма, по которым нужно им идти в свой путь, и что потому не могут они теперь и той цены взять, какую просиди, а если хотят нанять их, то заплатили бы четыре тысячи рублей, и то с тем, чтоб через сутки дать им решительный ответ.

С сим известием поехал я опять на корабль. Надобность принудила капитана дать просимую ими цену, но как на корабле столько наличных денег не было, то надлежало занять их и с корабельщиками сделать письменный договор. Капитан велел мне отправиться на берег и все это как

можно скорее привести к окончанию. Я приехал к приятелю моему бургомистру (ибо он меня очень любил, и я у него всякий день обедал). Заем денег требовал некоторого времени, потому что сам бургомистр без собрания магистрата сделать сего не мог. Написать договор я не умел, не только на немецком, ни же на русском языке, и так это весьма меня затрудняло.

Бургомистр вступился в мои хлопоты, сочинил договор, который я перевел потом на русский язык. В нем сказано было, что половинное число денег (то есть две тысячи рублей) вручить корабельщикам на месте, а другую половину, „заявив о том бургомистру“, заплатить по прибытии в Карлсгамн; они же со своей стороны обязываются тотчас, как скоро на корабле сделан будет условный знак, забрать на суда свои наших больных, придти к кораблю и во время путешествия его идти с ним вместе до Карлсгамна, не отлучаясь от него и держась всегда ближе, чтобы в случае несчастья можно было с корабля свезти на них людей, о спасении которых должны они прилагать всевозможное старание.

Корабельщики согласны были на эти условия, и так осталось только им и капитану подписать их. Я поехал с ними на корабль. Капитан и они подписали договор, написанный на немецком языке с русским переводом. Капитан послал меня еще раз на берег, с тем чтобы занять в магистрате половинное число денег (две тысячи рублей) и отдать им при бургомистре, заявив ему, что остальные две тысячи заплачены будут по прибытии в Карлсгамн. Все это было сделано, и я простился с бургомистром и, благодаря его за все ко мне ласки, поехал на корабль, не имея никакой более надобности возвращаться на берег.

Корабль между тем приготавливался к походу. На обломки мачт поставлены были запасные стеньги с поднятыми на них реями и парусами, вместо руля приделан был искусственный, каким по нужде заменяют иногда настоящий. Оставалось докончить еще некоторые работы и ожидать благополучного ветра. Все больше устрашало нас позднее время (ибо тогда был уже ноябрь).

Первый мой съезд с корабля, трудная ходьба пешком, нередко ночью и в сырую погоду по песчаному берегу, частые далекие в глубокую осень по открытому морю переезды с корабля на берег и беспрестанные заботы и хлопоты оказали напоследок действия свои: я занемог и в последнее возвращение мое на корабль чувствовал уже такой жар, что по приезде принужден был тотчас лечь в постель.

На другой день стало мне еще хуже. Корабль был уже совсем готов. Вдруг слышу я превеликую радость, кричат: „Ветер переменился! Ветер

сделался благополучный!“ Подняли тотчас знак, чтоб нанятые суда шли к кораблю. Ожидают их с нетерпением (ибо вся надежда спасения состояла в попутном ветре, и потому крайне опасались, чтоб его не упустить). Проходит час, другой и третий — суда нейдут. Палят из пушек; дают им знать, чтоб они шли немедленно. Нет, не появляются. Наступает вечер; не знаем, что думать. Радость наша превращается в неполное и грустное удивление.

Ночь проходит в беспокойстве. Поутру, с рассветом дня, поднимают опять знак и возобновляют пальбу из пушек: нет, суда нейдут. Капитан велел спустить шлюпку и сказать мне, чтоб я ехал на берег узнать о причине сей медленности. Я отвечаю ему, что я не в состоянии, лежу в постели и не могу встать на ноги. Он велел мне передать, что необходимость требует того, и прислал людей поднять меня с постели и отнести на руках. Люди подняли меня, принесли к борту, подвязали веревками и опустили на шлюпку.

По прибытии в город два человека отнесли меня к бургомистру. Он удивился моему приезду и весьма обо мне сожалел; посадили меня в кресла, обложили подушками, и я пересказал ему, зачем прислан. Он велел позвать к себе корабельщиков, и по объяснении вышло следующее недоразумение. В договоре, в условии о деньгах, поставлено было одно слово, которое я, не разумея хорошенько, перевел: „заявить бургомистру“, — а надлежало перевести: „положить за руку“. Я понимал так, что остальные две тысячи рублей заплатить им в Карлсгамне, заявив только или сказав о том бургомистру, что оные еще не заплачены; а корабельщики понимали и требовали, чтоб эти две тысячи оставить в залог у бургомистра, и, как оные не были оставлены, то суда и не шли, ожидая наперед выполнения договора. Это обстоятельство чрезвычайно меня растревожило. Поправить оное требовалось по крайней мере еще двое суток, ибо надлежало привезти от капитана прошение о займе сих двух тысяч; должно было собраться магистрату и сделать свое определение, между тем как корабль всякий час благополучного ветра упускал со страхом, и состояние мое было такое, что мне от часу становилось хуже. Я просил бургомистра уговорить корабельщиков, что это равно, здесь ли оставить за руками деньги или там заплатить, что ошибка в переводе вышла от моего недоразумения, но что сия ошибка не делает для них никакой разности; напротив, они еще скорее получат свои деньги.

Бургомистр всячески их уговаривал, но они, сидя с важностью и куря табак, не хотели согласиться. Спор наш долго продолжался и приводил меня в крайнее беспокойство. Напоследок, по истощении всех моих просьб



и убеждений, вышел из терпения, сказал я бургомистру: это стыдно для шведов — не верить русскому военному кораблю в двух тысячах рублях. Если господа корабельщики сомневаются в получении оных, то я отдаю им себя в залог; я остаюсь здесь, покуда они получают свои деньги; и если капитан не заплатил им и правительство наше не удовлетворило их (чему никак статься невозможно), то отец мой, русский дворянин и достаточный человек, меня выкупит. Эти слова, произнесенные мною с жаром и досадой, поколебали суровую холодность корабельщиков. Они взглянули друг на друга, встали, походили по горнице, пробормотали нечто между собою и потом подошли сказать, что они соглашаются. Между тем настал вечер; я взял с них слово, что они при первом рассвете дня заберут больных и, нимало не мешкая, выйдут из гавани.

Оконча таким образом мое посольство, велел я отнести себя на шлюпку, в намерении, невзирая на темноту ночи, ехать на корабль (ибо огонь на нем был виден), но ветер так скрепчал, что бывшие в гавани лодочники не советовали мне пускаться. И так я принужден был ночевать у них в будке. Как скоро стало рассветать, тотчас поехал, и лишь только успели меня поднять на корабль, как и суда вслед за мною вышли из гавани. Корабль по приближении их снялся с якоря и отправился в путь.

Плавание наше продолжалось несколько дней, потому что попутный ветер не долго нам служил и не скоро сделался опять благополучен. В это время болезнь моя до того усилилась, что я в выздоровлении моем был отчаян. Воображение, что мы не успеем дойти до берега и что меня зашьют в дерюгу и бросят с камнем в воду, меня ужасала. Горячка моя была такого рода, что спирающаяся в груди мокрота меня душила, и чем легче было днем, тем тяжелее становилось к вечеру, так что всякую ночь проводил я в беспамятстве, в метаниях и бреду.

По несчастию, за два года перед сим был я болен в кадетской больнице, и подле моей кровати лежал товарищ мой кадет, точно в такой горячке, какую в это время примечал я в себе. Он на моих глазах умер, и подлекарь, бывший тогда при нас, почти при самом начале его болезни предугадал смерть его, сказывая, что он болен такой горячкой, от которой редко выздоравливают. Эта мысль, как скоро я приходил в память, не переставала мне мечтаться и приводить меня в уныние. В одно утро, после весьма тяжелой ночи, стало мне отменно легко, это привело меня в крайнюю робость, я почти несомненно уверился, что будущую ночь не переживу.

За мною ходил старик матрос. Поправляя у меня изголовье и тужа обо мне, он шепнул мне с усердием на ухо: „Батюшко! Позволь мне положить

нечто к тебе под голову; авось тебе будет легче!“ Я спросил: „Что такое?“ Он промолчал и сунул мне под подушку какую-то маленькую рукописную тетрадку. Удары в колокол для возвещения полдня напомнили мне о приближении тех часов, в которые обыкновенно становилось мне тяжелее и я начинал забываться и терять память. Это напоминание как бы твердило мне: вот уже не больше двух часов остается тебе размышлять, и если ты теперь ничего не придумаешь, то жизнь твоя кончится.

Вдруг посреди сего мучительного страха и недоумения представляется мне странная мысль: я чувствовал превеликое отвращение к чаю, а особенно когда уже он несколько остынет; самое это отвращение рождает во мне желание попросить того, что столько мне противно. Я говорю старику матросу моему: „Принеси мне стакан теплой воды“. Лишь только парной запах воды коснулся моему обонянию, как вдруг вся моя внутренность поворотилась, и я не знал более, что со мною делается. Не прежде очувствовался, как через несколько часов. Слабость моя была так велика, что я ни одним членом моим пошевелинуть не мог. Однако некое внутреннее спокойствие и тишина уверяли меня в великой происшедшей со мною перемене. Старик мой рассказал мне, что никакое сильное рвотное не могло бы произвести того действия, какое произвело во мне одно простое поднесение ко рту стакана теплой воды. Силы мои стали от часу прибавляться; я ночью уснул и поутру мог уже сам ворочаться, а потом и вставать.

Тут скоро пришли мы в Карлсгамн. Нам отвели дом, в котором внизу жил сам хозяин; вверху, в одной половине, — кадетский капитан с лейтенантом М., а в другой — все мы, гардемарины, в двух смежных комнатах. Когда я съехал с корабля и пришел в теплый покой, то сел подле печки, которая топилась. Мне казалось, что нет никого благополучнее меня на свете: так теплота, здоровье и покой драгоценны тому, кто давно ими не наслаждался. Через несколько дней я совсем оправился и мог ходить со двора. Из Стокгольма, от посланника нашего Остермана, пришло повеление всех нас, гардемарин, отправить с капитаном для продолжения наук в Карлскрону — шведский город и главный корабельный порт, где находился кадетский корпус. Дня через три по получении повеления мы отправились.

Корабль наш между тем исправлялся; на нем ставили новые мачты и подводили новый киль, потому что старый от сильных ударов о землю весь истерся. Удивительно было видеть в нем превеликие брусья так измятыми, как мочалы, и железные, толще руки, болты так между собою перевившимися, как всклокоченные волосы. Наконец корабль был готов:

наступило время отправиться в Россию. Плавание наше неделю продолжалось. Мы пришли в Кронштадт, куда уже морской кадетский корпус, после бывшего пожара, переведен был из Петербурга».

К правдивому блистательному рассказу адмирала А.С. Шишкова не менее интересные комментарии сделал в свое время другой наш не менее известный адмирал-мореплаватель В.М. Головнин: «Какой хороший офицер пожелает служить на корабле, таким образом управляемом, как управлялся корабль „Вячеслав“. Оставляя уже без внимания ежеминутную опасность, коей подвергались корабль и экипаж его от беспорядочных поступков капитана, даже самая честь каждого из офицеров с благородными чувствами от них страдала. Если б собственный рапорт капитана и письменное признание офицеров, тайным образом курс переменивших, не подтверждали помещенного здесь описания бедствий, с вышеупомянутым кораблем случившихся, в важнейших их происшествиях, то можно было бы даже усомниться в справедливости его. Кто бы поверил, что капитан военного корабля, идущего в темную осеннюю ночь в крепкий ветер по 8 миль в час и приближающегося к берегам, пошел в свою каюту покойно спать, и тогда, когда верность корабельного счисления подвержена была большому сомнению? Что вахтенный лейтенант и штурман решились сами собою переменить курс? Что когда корабль стал на мель, то капитан, вместо того чтоб употреблять все средства к спасению его и экипажа, заперся в каюту? И что, наконец, капитан решился послать на чужестранный берег с просьбою о помощи гардемарина в тулупе, не сказав ему, к кому и зачем он его посылает; а тот поехал, и сам не ведая, для чего? Самый призыв матросов на совет унижает не только офицеров, но и самую службу. Такого рода „мирские сходки“ могут быть терпимы только на купеческих судах. А притом какую пользу капитан думал из того извлечь? Если он хотел посредством их оправдать свои меры перед военным судом, сославшись на согласие матросов, какие законы давали ему право надеяться, что оно должно быть принято в уважение? Мне кажется, одна из важнейших обязанностей начальника состоит в том, чтоб всякого из подчиненных держать в месте, предназначенном ему законами: никого без причины и формального отрешения не унижать и никого по каким-либо видам и связям не возвышать». Что ж, лучше, пожалуй, и не скажешь!

## Крушение у острова Рюген

К крушению брига Балтийского флота «Диспач» самое непосредственное отношение имел известный флотоводец и гидрограф контр-адмирал Гавриил Андреевич Сарычев. Летом 1805 года контр-адмирал командовал небольшой крейсерской эскадрой, которая осуществляла практическое плавание в Балтийском море. На судах эскадры отрабатывали элементы маневрирования и обучали гардемаринов практике управления парусами. В августе императором Александром Первым было принято решение о перевозе десантного корпуса для действий против французов в Померанию. Так как из-за ухода основных сил флота в Средиземное море наличных сил было немного, командующий Балтийским флотом адмирал Тетт решил нанять для перевоза войск купеческие суда в Ревеле и Риге. Оставив практическую эскадру, Сарычев прибыл в Ригу, где поднял свой флаг на бриге «Диспач», которым командовал капитан-лейтенант Касливцев. Бриг был совсем недавно построен в Англии и отличался хорошими ходовыми качествами; что касается Касливцева, то он считался одним из наиболее перспективных молодых офицеров флота. Быстро решив все финансовые вопросы, наняв необходимые суда и погрузив на них солдат и казаков, Сарычев вышел в море. Конвой под его началом насчитывал 26 вымпелов. Переход между двумя балтийскими портами не бог весть какое дело, тем более когда во главе его известный моряк и гидрограф. Поначалу все на самом деле складывалось вполне благополучно, если не считать нескольких незначительных повреждений на торговых судах.

Однако 25 августа, когда конвой выходил из пролива между курляндским берегом и островом Эзель, начался шторм. Налетев на песчаную отмель, «Диспач» ударился о дно рулем, который вначале сбросило с петель, а затем и вовсе оторвало.

— Скорее всего, мы налетели на четырехсаженную банку, что значит на карте в середине пролива на выходе в Балтику! — покачал головой Сарычев, оценив итоги касания брига с отмелью.

Потеря руля в штормовую погоду сделала положение «Диспача» особенно опасным, и бригу наверняка не избежать бы катастрофы, если бы не нахождение на его борту одного из опытейших российских мореплавателей. Сам Сарычев позднее вспоминал о тех тревожных минутах так: «Я решился на последнее средство к избавлению судна от

кораблекрушения: стать на якорь на глубине 12 сажен. Но как по положению трех якорей бриг дрейфовало, то приказал я обрубать стеньги, из коих изорванные и незакрепленные паруса много противостояли ветру. Тогда ветер перестал тащить нас с якорей, и мы остановились на глубине девяти сажен при песчаном грунте, в двух итальянских милях от берега, между мысом Люзерорт и городом Виндава».

Бриг можно было считать спасенным, но контр-адмирал мучился отсутствием сведений о разбросанных штормом в разные стороны судах конвоя. Что с ними, сумели ли они спастись и сохранить перевозимых людей?

За время вынужденной трехдневной стоянки, не теряя времени, на «Диспаче» из подручного материала мастерили временный руль. Осматривая берег между мысами Люзерорт и Домеснес, Сарычев обнаружил на этом достаточно небольшом пространстве среди множества погибших судов и восемь, принадлежавших к его конвою. Вскоре Сарычев был уже проинформирован, что на этих восьми судах погибло около сотни казаков. Но при этом не только большинство казаков спаслось, — с двух судов донцы умудрились, несмотря на жестокий шторм, спасти и всех своих лошадей! Очевидец описывает действия казаков по спасению лошадей так: «Казаки вытаскивали их на веревках из интрюма, наливавшегося уже водой, и с борта судна толкали прямо в воду; тогда они сами выплывали на берег, и ни одна из них не утонула».

Сделав все необходимые указания по обустройству находящихся на берегу людей и спасению все еще остававшегося на полузатонувших кораблях имущества, Сарычев поспешил на «Диспач», чтобы догнать часть своего ушедшего вперед конвоя.

Утром 3 сентября с брига была замечена южная оконечность острова Готланд — мыс Гоборт. Утром следующего дня вдалеке был замечен линейный корабль «Януарий». С него сообщили, что главные силы флота и десантных конвоев в настоящее время находятся у острова Рюген напротив мыса Перт. Неся все возможные паруса, «Диспач» наверстывал упущенное время, стремясь нагнать ушедших вперед.

Из описания крушения «Диспача», составленного адмиралом В.М. Головинным: «В 7 часов вечера прошли Борнхольм, а поутру 5-го числа подошли к Рюгену; но как ветер усилился и поднялось большое волнение, то бриг никак не мог обойти восточного мыса сего острова и принужден был во весь день лавировать под одними нижними парусами. Между тем от чрезвычайной качки беспрестанным сильным движением руля перетерло державшие оный нижние бакштаги, отчего руль стал действовать слабо и

бриг не мог уже поворачивать через фордевинд. Тогда ему оставалось только стать на якорь, который они положили в 10 часов вечера у местечка Виттова, на глубине 17 сажен в иловатом дне. Но как один якорь не задержал, то в помощь ему был брошен другой, и бриг остановился, но не надолго: через час опять стало его дрейфовать, глубина скоро уменьшилась до 6 сажен».

Такое предельно опасное положение требовало и особых мер. Эти меры принимались, но бриг уже был обречен. Из воспоминаний контр-адмирала Г.А. Сарычева: «Для останова и спасения брига велел я срубить мачты, но при всем том не переставало его дрейфовать, и в 11 часов ночи принесло к мели, поворотило поперек волнения, начало сильно бросать с боку на бок и бить о грунт; тогда свирепые волны вздымались подобно горам, разбивались о борт и, с седой пеной переливаясь через судно, сильно потрясали его, двигая по мели; каждый из нас старался держаться крепче, чтоб волнением не сбросило его в море, ожидая ежеминутно потопления. Положение наше тем было ужаснее, что темнота ночи препятствовала видеть, сколь далеко мы от берега. Когда судно наполнилось водой, поворотило его носом к берегу, и волнение, разбиваясь о корму, не столь уже его потрясало. Некоторые из служителей усмотрели перед судном чернеющийся берег и закричали: „Земля видна!“ Тогда все люди собрались на бак, обрадовавшись показавшейся надежде к спасению; измокши и перезябши, ожидали с нетерпением наступления дня. Между тем лекарь наш, умея хорошо плавать, раздевшись, бросился в море, и мы тотчас потеряли его из виду в свирепеющих волнах. На рассвете увидели, что находимся в полуверсте от высокого и крутого берега, под которым приметили людей. С великим трудом спустили мы на воду ялик и, привязав к нему веревку, отправили с тремя человеками к берегу. Они долго пробивались между бурунов и камней; наконец, когда преодолели большие трудности, выкинуло их на сушу, и островитяне помогли им выйти. Таким образом, имея уже завезенную на берег веревку, спустили мы еще два гребных судна и на них с помощью сего завоза перевезли всех служителей с судна».

Вовремя оповещенные судовым доктором Василевским, жители Рюгена к этому времени уже развели огонь на берегу, чтоб согреть спасшихся. Прием, оказанный нашим морякам, был самый гостеприимный. Контр-адмирал Сарычев пишет. «Граф Ливен (генерал-майор из десантного корпуса. — *В.Ш.*) и я с великим трудом взобрались на высокий и крутой берег. От сего места надобно было еще идти пешком до селения целую версту; но я, после претерпенного в прошедшей ночи от мокроты и стужи,

так ослабел, что не в силах был идти далее и пал бы тут от изнеможения, если б великодушный граф, будучи и сам почти в таком же положении, не напрягая последние свои силы, не подал мне помощи и не довел меня до избы, где добродушные поселяне сняли с нас мокрое платье, положили в постель, укутали теплыми одеялами и тем согрели».

Здесь нашли Сарычев с Ливеном и отважного своего доктора, который у самого берега был брошен волнами на камни, но, даже получив серьезные раны, сумел предупредить датчан о крушении русского судна и передать просьбу о помощи.

Едва ветер и волнение моря немного стихли, Сарычев немедленно осмотрел останки стоявшего на мели брига. Часть корпуса он нашел еще в довольно удовлетворительном состоянии. По просьбе Сарычева был прислан из Штральзунда и опытный корабельный мастер.

— Даем 16 тысяч талеров, если возьметесь снять бриг с мели! — пообещал датчанину Сарычев.

Тот долго осматривал «Диспач», мерил глубины, копошился в трюме, а потом отрицательно покачал головой:

— Это судно живо, пока стоит на камне, а потому его нельзя спасти ни за 16, ни за 116 тысяч!

Единственное, что удалось, так это снять с обреченного брига наиболее ценное имущество. К слову, за все время двух крушений и переправки людей на берег не было потеряно ни одного человека, что, несомненно, следует отнести к высокой организации службы на бриге, опыту адмирала и командира, ну и, разумеется, в какой-то степени везению. Команда и солдаты с «Диспача» были вскоре перевезены на все еще стоявшую у Рюгена эскадру, сам же Сарычев перебрался на линейный корабль «Рафаил», на котором затем и вернулся в Кронштадт.

Особого расследования катастрофы «Диспача» не велось, так как из-за большого количества погибших и поврежденных кораблей Балтийского флота и судов десантных конвоев в шторме 25 августа 1805 года Адмиралтейств-советом форс-мажорные обстоятельства брига были признаны очевидными. Послесловием к гибели брига стали лишь записи Г.А. Сарычева.

## Этот несчастливый «Поллюкс»

25 октября 1809 года у небольшого каменного островка У нас в Финском заливе потерпел крушение фрегат Балтийского флота «Поллюкс» под командованием капитан-лейтенанта Тротскевича. Подводные камни не были обозначены ни на одной из тогдашних карт. На долгое время трагедия «Поллюкса» стала для моряков Балтийского флота символом самой жестокой судьбы, которая только может выпасть на долю мореплавателей.

Все началось с того, что осенью 1809 года командиру фрегата «Поллюкс» капитан-лейтенанту Тротскевичу было предписано принять под свой конвой 18 транспортных и купеческих судов, нагруженных провиантом для финляндских крепостей и портов, и следовать с ними в Свеаборг. Конвой по причине противного ветра сделал по пути заход в порт Роченсальм и оттуда отправился на рассвете 25 октября при свежем попутном ветре до острова Лехта. При этом фрегат следовал под руководством местных лоцманов. Ввиду большой осадки фрегата Тротскевич послал мелкосидящие в воде торговые суда шхерами, а сам направился открытым морем, огибая маяк Лакруке, опять же под руководством лоцмана. В 2 часа дня, пройдя от маяка к западу около восьми миль, «Поллюкс» неожиданно для всех (в том числе и для лоцманов) сел на мель. Фрегат имел поднятыми марсели, фок, грот, брамсели. Скорость хода составляла 7 миль в час. Первый удар о камни был так силен, что судно сразу же лишилось руля, вдобавок к этому у него оторвало часть киля от форштевня до грот-мачты.

В основу документов расследования обстоятельств крушения фрегата «Поллюкс» легли объяснительные записки шкипера Шестакова. Описывал он случившееся так: «Весьма естественно, что неожиданное это происшествие сначала распространило в экипаже страх и беспорядок, которые, однако, присутствием духа и благоразумием капитана и офицеров были тотчас прекращены, и команда пришла в полное повиновение. Капитан немедленно приказал спускать гребные суда и завозить верпы. Между тем со всех сторон сыпались угрозы и укоризны на бедного лоцмана, который, однако, оправдывался, что несчастье это случилось на гряде камней, до того времени никому неизвестных, он был совершенно невиновен, ибо опасной сей гряды не было означено ни на одной карте.

Когда два верпа были готовы, на фрегате, бросив несколько пушек, начали вертеть шпилями завозы и сим средством скоро стащили его на



глубину. Но, избежав одной беды, несчастные мореходцы подверглись другой, несравненно опаснейшей: фрегат начал сильно течь; не было другого средства спасти его, как только поставив у берега на мягкую мель. На сей конец капитан с беспримерной решительностью приказал отрубить кабельтовы и поставить форкливер и гротстеньги, а также приказал лоцману править к такому берегу, у которого есть песчаный грунт. Но малодушный лоцман до того оробел, что почти себя не помнил и не в силах был ни за что взяться; а потому капитан Тротскевич сам стал править к острову Унас. Не дошедши, однако, до него, в темноте фрегат вторично набежал на камень, и хотя в ту же минуту были закреплены паруса и брошен якорь, но фрегат вскоре волнением снесло с камней, и он очутился на глубине 12 сажен.

В это время показалась в нем страшная течь. Воду стали отливать помпами, ведрами, котлами; подвели под него паруса, но все было тщетно. Фрегат начал опускаться на дно. Тогда капитан дал повеление людям оставить внизу работу и спешить вверх, а гребные суда приказал подтягивать с бакштова к борту. Ветер между тем усилился и дул отменно крепко. Течь во фрегате до того увеличилась, что не успели еще подтянуть к нему гребных судов, как он столько погрузился, что борта сравнялись с поверхностью моря. Тогда-то наступила страшная роковая минута. Вода с ужасным стремлением хлынула во все порты и в самое короткое время наполнила фрегат, который в 9 часов вечера вдруг пошел, как камень, ко дну. Служители в это время, со слезами и воплем, принося последние мольбы и покаяние Богу, бросались во все стороны. Одни успели вскочить на гребные суда, другие в отчаянии хватались за что ни попало и, кидаясь в море, утопали, а некоторые, будучи расторопнее и легче прочих, пустились на верхи мачт и успели уйти от воды, добравшись до стеньг-вант, которые, когда фрегат стал на дно, были выше морской поверхности. Число сих последних простиралось до 54 человек, между ними находились: шкипер Шестаков, 3-го морского полка подпоручик Корзунов, мичман граф Толстой и констапель Савин. Но граф Толстой не долго держался: он потерял силы, упал и утонул. Из гребных судов баркас и два яла, будучи волнением отбиты от фрегата, были столь счастливы, что достигли благополучно дальних подветренных островов, а катер во всю ночь держался против волнения на веслах.

Часа через два после рассвета 26-го числа катер, усмотрев, что на стеньг-вантах находились люди, приблизился к фрегату и своим появлением дал новую жизнь бедствующим мореплавателям, которые, сидя на вантах, переносили ужасный холод и каждую минуту ожидали, что ветер

еще усилится и поднимет большие валы, которые сорвут их с вант и унесут в море. К большому еще несчастью, имели они с собою неприятного и опасного соседа: медведь, служивший прежде им забавой, взошедши теперь на крюйс-салинг, несколько времени сидел смирно; но оттого ли, что озяб, или от голода начал спускаться и садиться людям на головы, прижимаясь к ним, отчего они были в беспрестанном движении и страхе.

Хотя катер подъехал к потонувшему фрегату весьма близко, но долго не находил средств спасти бедствующих, ибо большое волнение и бившиеся о него реи препятствовали ему подойти вплоть к стеньг-вантам, чтобы забрать с них людей. Наконец шкипер Шестаков решился кое-как посредством леера сесть на катер и, взяв с такой же осторожностью около десяти или двенадцати человек, отвез их на ближайший остров Питколод и возвратился к фрегату за другим отрядом. Таким образом перевез он всех оставшихся на вантах в пять раз. Подпоручик при сем случае совершенно исполнил свой долг, ибо он оставался со служителями до конца и переехал с последним отрядом. При выходе на берег также встретили они затруднение и даже опасность от волнения, разливавшегося сильно по камням. Для сохранения катера люди должны были входить по пояс в воду и поддерживать его на руках. Шестаков, для примера нижним чинам, сам находился с ними на воде и работал. Вскоре по прибытии на берег умер констапель, который привезен был уже без памяти».

К сожалению, на этом бедствия команды погибшего фрегата не закончились. С острова Питколод потерпевших кораблекрушение перевезли на маяк Лакруне. Там они оставались еще сутки без пищи. За это время еще трое матросов умерли от холода и изнурения. Потом на своих гребных судах оставшиеся в живых перебрались на ближайший обитаемый остров Лехта и только там наконец получили медицинскую помощь и продукты со вспомогательного судна «Пчела». На Лехте из-за штормового ветра офицеры и матросы фрегата «Поллюкс» оставались еще трое суток, а затем, когда установилась относительно спокойная погода, были доставлены в порт Роченсальм. Только там удалось окончательно установить количество погибших и пропавших без вести. Таких оказалось больше половины команды — 140 человек. Спасшихся после кораблекрушения осталось всего 92.

Весьма красноречивую оценку обстоятельствам гибели фрегата «Поллюкс» и действиям его командира дал изучавший эту катастрофу адмирал В.М. Головин: «Если бы капитан Тротскевич помышлял только о спасении людей, то, когда при первом ударе фрегата о камень увидел он, что часть киля была оторвана и что он не мог уже долго держаться на воде,

надлежало бы ему положить якоря и срубить мачты, чтоб фрегата не снесло на глубину, и перевозить людей на гребных судах. Но он в сем случае заботился более о своей чести, нежели о жизни, и поступил, как должно искусному и неустрашимому морскому офицеру: он не хотел вдруг оставить вверенного ему фрегата, а желал испытать все, что бы можно и должно для спасения его. Опыт имел пагубные следствия, но капитан не был виноват, а напротив — поступок его достоин удивления и подражания».

## Корабль мертвых

Вот уже почти полтысячелетия он не знает покоя ни днем ни ночью. Вот уже почти полтысячелетия его непрерывно носит по всем морям и океанам страшная и неведомая сила. Ночью на его мачтах всегда холодно дрожат огни святого Эльма, а днем солнце выжигает рассохшуюся палубу. В многочисленных пробоинах плещется вода, но это не мешает ему, как и прежде, уверенно держаться на волне. Его паруса всегда полны попутным ветром, и даже в полный штиль он всегда уверенно мчится вперед. Во все времена он появлялся внезапно. В шторм и в туман, в солнечную погоду и в пургу он неожиданно возникал из небытия — призрак, несущий несчастья.

Не дай бог кому-либо встретиться с ним в море! Такая встреча обязательно заканчивается крушением для судна и смертью для его команды! И пусть по всем лоциям под килем в этот момент будет хоть несколько тысяч футов, но сразу невесть откуда появляются рифы, и обреченное судно тотчас поворачивает прямо на них. А впереди, указывая ему гибельный путь, на всех парусах летит судно-призрак. На его палубе видны скелеты, и их страшные ухмылки заставляют холодеть самые отважные сердца. Кто не знает этой самой страшной легенды океана? Но легенды ли? Ведь время от времени они появляются на самом деле — корабли мертвых.

Случилось это в 1818 году. На исходе октября, заканчивая морскую кампанию, 18-пушечный бриг «Фальк» отправился из Кронштадта в Свеаборг, чтобы остаться там на предстоящую зиму. Переход самый обыденный и ничем не примечательный. Мало ли плавали и до, и после «Фалька» наши корабли по Финскому заливу?

Командовал бригом лейтенант Семен Щечкин. Помимо командира на бриге находились мичманы Дмитрий Жохов и братья Александр и Василий Абрютины, штурман Калашников, 35 матросов и одна пассажирка с сыном-подростком.

Осень 1818 года вообще выдалась на Балтике на редкость ненастной. От штормов за считанные недели погибло сразу несколько крупных судов: английский купеческий корабль «Индастри», любекское торговое судно «Гофнунг» и российское судно «Магдалина», которое было выброшено на берег прямо у Кронштадта. Количество поврежденных, потерявших мачты и якоря судов исчислялось же в несколько десятков.

В пути «Фальк» был задержан сильным штормовым ветром, А тут и

еще одна беда. У Стирсудена при отдаче якоря одной из лап пробило борт. Так как пробоина оказалась на уровне воды, вскоре началась сильная течь. Щечкин принял вполне разумное решение: как можно быстрее выбросить бриг на пологую отмель, чтобы затем, исправив повреждения и удалив воду, можно было без особых усилий бриг с этой отмели снять. Ближайшая подходящая отмель имелась у Толбухина маяка. Туда и направился терпящий бедствие бриг. Однако из-за все еще прибывавшей в трюм воды судно глубоко осело в воду и не смогло подойти близко к берегу. Вечером 20 октября бриг уткнулся в отмель саженях в ста от береговой черты. При этом вода доходила до самой верхней палубы. Штормовые валы перехлестывали через нее. Относительно безопасными оставались лишь шканцы и ют. Из опасения быть снесенными ветром лейтенант Щечкин распорядился срубить мачты. После этого вся команда собралась на юте, то и дело обдаваемая бушующими волнами. К этому времени, вдобавок ко всему, ударил еще и сильный мороз. С брига выстрелили несколько раз, привлекая к себе внимание находящихся на берегу. Однако в тот вечер из-за сильного шторма помощь оттуда так и не пришла.

Из свидетельств очевидца: «22-го числа, по утишении немного сей бури и по прочищении пасмурности, с Толбухина маяка, отстоящего от Кронштадта верст на четырнадцать, сделан был телеграфом сигнал, что от него к западу военное судно терпит бедствие. Вследствие сего сигнала приказано было от военного губернатора и главного в Кронштадте командира вице-адмирала фон Моллера отправить с дальней брандвахты гребное судно с офицером, чтоб разведать, где стоит это судно, и для оказания ему помощи».

О том, что произошло на терпящем бедствие бригае в течение штормовой ночи с 20 на 21 октября, оставил свои воспоминания один из лейтенантов флота, не пожелавший раскрыть свою фамилию и обозначивший себя как Н.А. Б-в. Позднее было выяснено, что за этой аббревиатурой скрывался известный впоследствии историк флота и декабрист Николай Александрович Бестужев. Именно он был одним из первых, кто утром 21 октября, несмотря на все еще продолжавшийся шторм, поспешил к стоявшему на отмели «Фальку».

Чтобы как можно с большей точностью передать картину увиденного, мы приведем ниже описание Н.А. Бестужева: «Подъезжая ближе, я подумал, что люди, в оном (бриге. — *В.Ш.*) находящиеся, протягивали руки и просили о скорейшей помощи, и потому я поспешил перегрести расстояние ста сажен или немного более от маяка до судна, удивляясь, однако, каким образом маяк, дав знать сигналом о судне, сам не подает

доселе помощи, видя людей сих в таком положении. Но какой ужас объял меня, когда, приближаясь к судну, увидел я множество людей замерзших и обледенелых в разных положениях: одни лежали свернувшись, другие в кучках, третьи держались за борта, как бы прося о спасении. Первый предмет, поразивший меня, был лейтенант Щечкин, товарищ и приятель мой с самого малолетства, коего узнал я в ту же минуту, распростертый навзничь с обмерзлыми волосами и одеждой. За руку его держал денщик и, казалось, желал согреть оную своими руками. Прочие люди лежали кучами, как бы в намерении согреть друг друга взаимною теплотою. Под одною кучею лежащих людей признал я молодого офицера Абрютина, коего, вероятно, матросы хотели согреть собою. Унтер-офицер подобным же образом был обложен. Другой офицер, облокотясь на борт, казался спящим. Все вообще имели вид спящих или умоляющих Небо о своем спасении. Одна мертвенная оцепенелость удостоверяла меня, что люди сии уже умерли, и я едва мог опомниться от нового мне чувства — большего, нежели страх и сильнейшая жалость. Скрепив, однако, сердце, я думал было осматривать, нет ли еще живых людей, как приехала с маяка лодка, с коей меня известили, что старания мои будут бесполезны и что двое из сих несчастных, в живых найденные, сняты давно уже с судна. Осмотрев, однако, хорошенько и не найдя ничего, я вышел на маяк, дабы разведать о сем приключении, и нашел там двоих спасенных: комиссара Богданова и унтер-офицера Изотова, столь слабых, что едва были в состоянии отвечать на мои вопросы. Они объявили следующее: никакого знака не можно было подать на маяк; пушки и порох были в воде; огня достать было невозможно; крик не помогал им, тщетны были все усилия, чтоб их услышали на маяке; рев волн, разбиваемых о камень, маяк окружающие, и свист ветра в снасти телеграфа, при маяке стоящего, препятствовали им быть услышанными. Темнота осенней ночи, увеличиваемая снегом и светом самого маяка, препятствовала часовым с оногo видеть на несколько сажений вдаль. Таким образом, несчастные страдальцы принуждены были из боязни волн держаться друг за друга, оставаясь так без всякого движения, могшего их сколько-нибудь разогреть и избавить от холодной смерти. С 9 часов вечера до самого рассвета оставались они в сем положении. Холод увеличился до 5 градусов. Многие из них уже замерзли, многие снесены были волнами. Остальные едва дышали, оцепенев от холода. В исходе седьмого часа, лишь только можно было различить предметы, с маяка усмотрели несчастных и поспешили отправить небольшую лодку с семью человеками. Другого судна не можно было послать по чрезвычайности волнения, о камне разбивающегося. Но лодка

опрокинулась на камнях, и семь человек вброд едва спаслись сами. Однако, поймав лодку и исправив оную, по возможности пустились опять. Часа два или более прошло дотоле, пока лодка могла добраться до судна, так что, подъехав туда, нашли уже только двоих живыми, и то без всякого движения, с едва заметными знаками жизни. Прочие поодиночке умирали прежде, нежели могли дожидаться спасения. Искав долго между мертвыми и не находя ни одного человека в живых, люди сии с великой радостью возвратились на маяк, где, подав возможную помощь двум несчастным, к исходу только дня привели их в состояние рассказать все обстоятельства сего пагубного случая».

Из показаний оставшихся в живых комиссара Богданова и унтер-офицера Изотова: «Военный бриг „Фальк“, нагруженный мукой, отправился 25 сентября из Кронштадта в Свеаборг под управлением лейтенанта Щечкина 1-го... вышел из Кронштадта с благополучным ветром, вскоре получили противный. Дувшие беспрерывно западные ветры заставляли бриг несколько раз спускаться в разные места и останавливаться там на якоре. Дважды он стоял за Гогландом, дважды — в Биорке, раз — за Сескаром и раз — за мысом Стирсуден. Лейтенант Щечкин, желая по назначению скорее попасть в Свеаборг и выполнить во всей мере долг свой, рассчитывал, что с первым, хотя немного благоприятным ветром он гораздо легче может сняться с якоря от Стирсудена, нежели из Кронштадта, из коего не при всяком ветре удобно выходить. В сем положении он стоял около шести или семи дней.

20-го числа началась буря; в 7 часов пополудни порыв северозападного ветра, дувшего со снегом и морозом, был столь велик, что судно, стоявшее на одном якоре, потащило. Мичман Жохов, бывший на вахте, видя, что при достаточном количестве выпускаемого каната судно не перестает тащить, хотел бросить другой якорь на помощь первому, и для этого якорь сей, обыкновенно привязываемый горизонтально вдоль судового борта, был отвязан и оставлен вертикально в висячем положении, подвешенным к кран-балке.

Лейтенант Щечкин, уведомленный о сем в ту же минуту, вышел наверх, отменил было кидать другой якорь, но, узнав, что якорь висит уже на кран-балке, и зная опасность сего положения при качке, тотчас велел его бросить.

Не напрасно было опасение Щечкина, вследствие коего он велел отдать якорь: обледенелая веревка, на коей он висел, не могла в скорости быть развязана, надлежало ее рубить, и в это время якорь, раскачиваемый жестоким волнением, ударяя беспрестанно одним из своих рогов в судно,

пробил обшивку, и вода хлынула в большом количестве по всему трюму.

Спустить якорь на кран-балку, обрубить мерзлую веревку было делом одной минуты. Шкиперский помощник первый увидел течь и известил об этом начальника. Все меры против оной оказались тщетными; наконец, после многих бесполезных усилий, решено было, отрубив якорь, спускаться прямо на Толбухинский маяк, видимый от Стирсудена, и стать там на мель, чтобы, по крайней мере, можно было поблизости к берегу спасти людей. Отрубили канаты, распустили паруса, пошли. Течь начала усиливаться.

Отчаяние овладело всеми. Увещевания начальника не действовали: близкая смерть и неизвестность, в состоянии ли будет судно дойти, не затонув, до маяка, сделали всех глухими к приказаниям. Начали прощаться между собою; все побежали переменять на себе белье по старинному русскому обычаю. Наконец вода в судне так распространилась, что переменявшие внизу белье — иные, не успев выскочить, остались там, другие выбежали в одних рубахах, и судно, не дошедши саженой ста до маяка, село на дно, так, однако, что вода не покрывала верха судна.

Со всем тем волнение столь было жестоко, что бриг начало сносить с мели. Щечкин, опасаясь, чтоб судно не потонуло на глубине, велел бросить остальной якорь и верп (малый якорь), чтобы удержаться ими на мелком месте; велел срубить мачты, на коих незакрепленные паруса более и более сдвигали судно с места. Повторяемые удары о камень отбили руль, киль, и, наконец, нижняя часть судна начала разбиваться в щепы. Бочки и прочие вещи выносило из люков или выходов наверх, судно погрузилось совсем, одна только задняя часть оставалась сверх воды. Баркас, стоявший на палубе, был мгновенно оторван стремившимися уже через верх волнами и оными, поднимаясь, перебил многих людей, собравшихся на корме».

Оставшиеся же в живых были обречены на мучительную и долгую смерть от замерзания. Комиссар Богданов обязан был своим спасением двум шубам, а унтер-офицер Изотов был накрыт тремя матросами. «Какой пример любви к начальству в людях наших!» — так отзывался об этом поступке матросов адмирал В.М. Головнин.

Все погибшие с судна были сняты. В числе команды не доставало девяти матросов и одного офицера. Часть из них осталась внизу, в том числе и пассажирка с сыном, еще несколько человек смыло волнами.

У тридцатилетнего Щечкина в Свеаборге осталась молодая жена. Двое Абрютиных, старший восемнадцати, а младший семнадцати лет, бывшие на «Фальке», являлись родными братьями жены командира. Отец их служил плац-майором в Свеаборге. «Удар слишком жестокий для отца и матери —



в один раз потерять двух сыновей и зятя!» — восклицал об этой семейной трагедии один из современников.

Разбитый волнами бриг «Фальк» в строй больше не вводился. Остатки его позднее разобрали на дрова. Никогда более в российском флоте не было с тех пор и другого корабля с этим именем. В истории же нашего флота бриг, на котором произошла такая страшная трагедия, еще долго назывался не иначе как «корабль мертвых».

Погибшие с «Фалька» были похоронены на одном из кронштадтских кладбищ. К сегодняшнему дню не осталось ни могил, ни самих этих кладбищ.

Адмирал В.М. Головнин так отзывался на гибель брига и почти всей его команды: «Страшна и жестока должна быть участь странника, погибающего среди снегов отдаленной пустыни, где нет никакого для него убежища, ни же селений, откуда мог бы он надеяться получить помощь; но стократно ужаснее и мучительнее гибель несчастного, который замерзает, так сказать, на пороге собственного дома и для спасения которого стоило бы отворить двери, если б домашние его, покоящиеся в сладком сне, знали о месте его пребывания. Подобную сей горькую чашу суждено было испытать злосчастному экипажу брига „Фальк“, разбившегося при самом входе в главный наш порт Кронштадт».

## **«Феникс», которому не суждено было возродиться**

Иногда корабли гибнут в одиночку, иногда по несколько сразу. Порой гибель одного корабля неотвратимо влечет за собой гибель другого. Именно так и случилось в 1831 году на Балтике. Все началось с того, что в ночь на 20 августа в штормовую погоду от отряда кораблей контр-адмирала А.П. Лазарева (брата знаменитого флотоводца) отстала и пропала без вести шхуна «Стрела» под командой лейтенанта Шалухина. На канувшей в неизвестности шхуне находилось 56 человек. Чтобы обнаружить следы гибели «Стрелы» и отыскать, возможно, еще оставшихся в живых, были немедленно посланы два новейших брига — «Феникс» и «Усердие». Что касается брига «Усердие», то обойдя все указанные ему места и не найдя никаких следов «Стрелы», он благополучно вернулся в Кронштадт.

«Феникс», так же как и «Усердие», не обнаружил никаких следов погибшей шхуны. Командир «Феникса» капитан-лейтенант барон Карл Левендаль повернул на Кронштадт. Погода к этому времени установилась на редкость пасмурная, дул свежий зюйдовый ветер, разогнавший большую волну. Командир «Феникса», сильно простудившись за время почти непрерывного месячного поиска «Стрелы», по большей части времени находился в своей каюте, препоручив управление судном лейтенанту Тверитинову. Тем более что плавание не представлялось особенно сложным.

В 10 часов вечера 24 сентября штурман Ларионов определил место фрегата, взяв пеленг на Дагерортский маяк. После этого из-за плохой видимости плыли уже только по счислению.

— Ваше благородие! — позвал штурмана к себе рулевой матрос.

Когда тот подошел, рулевой показал ему на пляшущую стрелку в картушке компаса.

— Компас то и дело колеблется на несколько румбов! А потому править точно по курсу трудно! — сказал матрос.

— Ничего! — приободрил его Ларионов. — Мы идем по счислению верно, а стрелка прыгает от рысканий судна! Держи на курсе тверже!

Когда по счислению фрегат прошел 62 мили, штурман ожидал увидеть огонь Наргенского маяка. Однако густая пелена тумана снова не позволила точно определить место. Почти сразу же после этого «Феникс» со всего маху наскочил носом на подводный камень.

Только тогда к своему ужасу штурман понял, что «Феникс» на полном

ходу выскочил на каменную отмель. Уже многим позднее будет установлено, что это были камни, окружавшие остров Юсари, который, как ошибочно полагал Ларионов, давно остался позади и в стороне.

На шканцы немедленно поднялся больной капитан-лейтенант Левендаль и взял командование фрегатом на себя. Голос его, по свидетельству одного из участников этих событий, «поначалу несколько дрожавший, вскоре принял обычную твердость, призывая всех к исполнению их обязанностей».

Ситуация для «Феникса» была весьма непростая. Носовой частью он вылез на скалу, при этом его средняя и кормовая части оставались на воде. Глубина вокруг камня была 20 сажений. Но беда крылась в другом — пробоина в носовой части оказалась очень большой. Поэтому, невзирая на работу всех помп, вода уже наполнила трюм.

Собрав офицеров, Левендаль резюмировал создавшееся положение:

— Фрегат уже проломлен и сидит на камне, как жук на иголке! По этой причине оставаться на рифе для нас безопасней, чем сойти на чистую воду, на которой мы мгновенно пойдем ко дну! Теперь наша задача сводится к тому, чтобы удержать свое место на камне и не дать накату сбросить себя с него!

Немедленно для уменьшения парусности «Феникса» были брошены все якоря. Начали рубить мачты. По древнему обычаю мореходов перед рубкой мачт Левендаль, как и полагалось в таком случае капитану, подошел к каждой из мачт и наложил на них особым способом руки, как бы прося прощения за причиняемую боль. Опасались, что имевшая большой наклон в корму грот-мачта после срубки может рухнуть на палубу, но все обошлось. Обе мачты удачно упали за левый борт, упершись своими топами в камни. Привязав их к борту, моряки получили, таким образом, некую дополнительную подпорку для фрегата. Одновременно, привлекая внимание, палили из пушек. Но вода так быстро затопила крюйт-камеру, что сухого пороха хватило всего на несколько выстрелов. Вода к этому времени уже подступила к верхней палубе. Проникающие в трюм волны швыряли находившиеся там бочки в борта, все больше и больше разбивая их. От этого корма быстро оседала в воду.

Из воспоминаний капитан-лейтенанта барона Левендаля, впоследствии опубликованных в вятских «Губернских ведомостях»: «Когда бриг стал на камень, капитан (о себе Левендаль пишет в третьем лице. — *В.Ш.*) приказал для облегчения судна срубить мачты и кидать все в воду, а для примера велел денщику бросить в море все его имущество. Денщик кинулся в капитанскую каюту, схватил шкатулку и бросил в воду. Этому

примеру последовали офицеры экипажа и за ними все матросы».

Единственным средством спасения теперь оставались стоявший на рострах баркас и четырехвесельная шлюпка. Они могли принять не более 60 человек, в то время как команда брига насчитывала все 140. Бросать своих товарищей на верную смерть было не в традициях русских моряков, к тому же совершенно непонятно было, куда плыть. Видимость все еще оставалась почти нулевой, и ориентироваться было совершенно невозможно. Все, что можно было сделать, на «Фениксе» уже сделали. Теперь приходилось только ждать улучшения погоды, бороться за собственное спасение и молить Бога о милосердии.

Из воспоминаний очевидца: «По мере того как прекращалась деятельность, стало овладевать отчаяние... Вдруг все в один голос закричали: „С левой стороны судно видно!“ Тотчас же развесили по бортам зажженные фонари и стали со всей силой звонить в колокол. Между тем снова сгустела пасмурность и все скрылось от глаз. В уверенности, что действительно подле проходило судно (впоследствии узнали, что это была мгновенно открывшаяся ближняя скала), капитан послал по тому направлению подшкипера на четверке. Едва шлюпка отвалила от брига, как скрылась из виду. Рассвело. Но туман не прочищался. Бриг, или, лучше сказать, остатки брига стояли спокойно: слышен был только стон членов его. Офицеры и команда были безмолвны. Некоторые молились. Образ был вынесен наверх и поставлен у фок-мачты. Тут же поставили и денежный сундук, при самом начале крушения сданный от часового боцману. Впоследствии только это и было спасено. Прочее все погибло».

Около 10 часов утра туман начал постепенно рассеиваться, и вскоре команда «Феникса» уже могла разглядеть поблизости и вдалеке множество торчащих из воды скал. Сомнений быть не могло — это была опушка финских шхер! Это было так неожиданно, что командир и штурман некоторое время даже отказывались верить своим глазам. Поразительным было и то, что огромное количество камней находилось и по курсу прохождения «Феникса». Так что довольно продолжительное время бриг вообще плыл между десятками подводных. рифов, каким-то чудом не врезавшись ни в один из них. И сел на камень только тогда, когда забрался в сплошную гряду подводных скал, из которой уже вообще не имелось никакого выхода.

Едва осмотрелись, как с зюйд-веста показались два финских лоцманских бота. Увидев терпящее бедствие судно, боты подошли к нему. Команда кричала «ура». Все кинулись было к борту, к которому подошли лоцботы. От этого резкою перемещения пришла в движение палуба, к

этому времени уже почти отделившаяся от остального корпуса. Видя, что ситуация критическая, капитан-лейтенант Левендаль закричал в рупор:

— Команда, смирно! Во фрунт!

Повинуясь грозному командирскому окрику, матросы замерли, что и спасло всех от неминуемой гибели.

Ко всеобщему разочарованию, финны согласились принять на свои боты только по пять человек. Напрасно Левендаль упрашивал их взять с собой хотя бы еще несколько человек. Лоцманы отказались выполнить его просьбу и ушли, не пообещав даже, что вернутся к бригу снова.

Теперь Левендалю ничего не оставалось как начать поэтапную перевозку команды судовым баркасом на ближайший берег. Командиром баркаса был определен лейтенант Тверитинов. Первые полсотни матросов заполнили баркас, и он медленно направился к берегу. Тем временем Левендаль вновь собрал вокруг себя офицеров:

— Господа! Кто из вас желает остаться со мной до окончания перевозки команды на бриге?

Последними покинуть «Феникс» вместе с командиром вызвались все офицеры, кроме немца-доктора.

Из воспоминаний очевидца: «Тот (доктор. — *В.Ш.*) еще в начале бедствия засел было в баркасе и, ни слова не говоря по-русски, знаками приглашал четырех матросов с собой, чтобы в случае, когда бриг станет тонуть, спастись вместе, не допуская других загрузить баркаса. Так он сам после рассказывал офицерам. Баркас еще не достигнул места, назначенного для пристанища, как снова спустился туман и ветер стал свежим. Добровольно оставшимися овладела досада и зависть, но мы совестились обнаружить свои чувства...»

Расчетное время возвращения баркаса давно вышло, а его все не было.

— Опасаюсь, что Тверитинов мог в тумане проскочить мимо нас, — высказался командир и велел непрерывно звонить в корабельный колокол

Это было сделано весьма своевременно, так как баркас действительно в тумане проскочил мимо брига и уже успел удалиться от него на полторы мили. Услышав удары рынды, Тверитинов немедленно повернул обратно. К этому времени туман несколько рассеялся, и вскоре баркас был уже около «Феникса».

Лейтенант Тверитинов доложил, что доставил часть команды на берег, но в баркасе открылась сильная течь, воду едва успевают вычерпывать и еще одного рейса к бригу ему уже не выдержать. После этого в баркас спустилась остальная часть команды, и затем они были благополучно доставлены на близлежащий остров Юсари. Здесь моряки

наконец развели огонь и обогрелись.

На «Фениксе» остались только командир и два офицера, которым не хватило места в перегруженном до предела баркасе. Они стояли уже по колено в воде.

— Если будет возможность, то пришлите за нами какую-нибудь лодку! — кричал лейтенанту Тверитинову командир. — Ежели не успеете, то не поминайте лихом!

Пока переполненный и поврежденный баркас добрался до берега, пока нашли лодку, пока она вернулась к «Фениксу», фрегат уже буквально на глазах разваливался. Едва барон Левендаль с офицерами спрыгнули в лодку, остатки брига с грохотом рассыпались на отдельные доски. Корма обломилась и затонула, а носовую часть перевернуло вверх дном. Храбрецов спасла какая-то минута.

Из позднейших воспоминаний капитан-лейтенанта барона Левендаля: «По выходе на берег первым делом капитана было принести благодарение Господу за чудесное свое и вверенных ему людей избавление и послать в город с требованием экипажу пищи. Когда на судне началось бедствие, и матросы, по обыкновению своему, начали надевать чистые рубашки и молиться Богу, капитан хотел взять из своей шкатулки нужные ему бумаги и деньги, но вместо их схватил второпях лежавшие на столе рапортички и положил их к себе в карман. Деньги же и все прочие остались в шкатулке (которую по его же приказу выбросил денщик. — В.Ш.). На камне он вспомнил обо всем этом и, полагая, что все нужное в них, хотел увериться в том на самом деле, для чего опустил руку в свой боковой карман и вынул оттуда, к неописанному своему удивлению и невыразимой горести, старые рапортички. Но и тут твердость его не оставила. Он подозвал к себе денщика и сказал ему: „Ну, брат, я думал, что мне придется отвечать только за погибшее судно и что все нужное со мною, но теперь уверился в противном. При мне нет ни одной копейки денег!“ „Правда, ваше высокоблагородие! — отвечал денщик. — Вы лишились бы всего, если бы я вас послушался и бросил шкатулку в море!“ „Ты, верно, шутишь? — возразил командир. — Я сам видел, как ты бросил ее за борт!“ „Я, сударь, бросил туда кусок дерева, а шкатулку спрятал под шинель!“ — и с этими словами денщик подал капитану шкатулку. Обрадованный несчастный капитан тут же щедро наградил своего верного денщика, назначив ему пенсию, и по отставке предложил ему жить у него в деревне по смерти».

Тогда же было точно определено и место гибели «Феникса». Оказалось, что свой конец бриг нашел на камне, называемом местными лоцманами Английской банкой, так как некогда на ней погибло какое-то

английское торговое судно. От Английской банки до обозначенного на карте острова Юсари было 3,5 мили. Так случилось, что в плавании «Феникс» в районе острова попал в чрезвычайно сильное прибрежное течение. Ошибке в счислении могло способствовать и то, что в районе Юсари имелась некая магнитная аномалия, почему компасы там показывали не совсем верный курс.

Спустя неделю команда на пришедшем за ней бриге «Коммерстракс» и одном купеческом судне отправилась в Свеаборг, а уже оттуда была доставлена в Кронштадт. На острове Юсари оставлен на некоторое время был лишь лейтенант Тверитинов с несколькими матросами. Они собирали выбрасываемые на берег вещи с «Феникса».

Вскоре в Кронштадте было открыто и судебное заседание по расследованию обстоятельств гибели брига «Феникс» и наказанию виновных.

Рассмотрев все аспекты происшедшего и ознакомившись с представленными капитан-лейтенантом Левендалем бумагами, следственная комиссия определила: «Ширина Финского залива в том месте, которым следовал барон Левендаль, хотя и не представляет опасностей в плавании, однако он мог бы избежать гибели, если бы, при столь ненастной погоде, не удалялся от места определенного пеленгами маяка Дагерорт». С выводами комиссии, правда, оказался категорически не согласен командир Второй флотской дивизии (в состав которой и входил «Феникс») вице-адмирал Фаддей Беллинсгаузен. Знаменитый мореплаватель утверждал обратное:

— Имея попутный ветер и хорошо определенное место на Дагерорт, барон Левендаль ни в коем случае не должен был пережидать непогоды у маяка! — выступил он гневно на заседании комиссии. — Если бы при этом волнением или течением бриг отнесло к северному берегу, то командир был бы опять же обвинен настоящей комиссией за то, что не продолжил плавания, имея попутный ветер!

С мнением Беллинсгаузена согласился и главный командир Кронштадтского порта адмирал Рожнов, а следом за ним и аудиторский департамент. При этом выдвинутое капитан-лейтенанту Левендалю обвинение было весьма расплывчатым и неконкретным. Ему вменялось в вину, что «следовало иметь более опытной распорядительности к принятию возможных мер предосторожности, а паче бдительного смотрения маячных огней». Вахтенному лейтенанту Тверитинову, по заступлению на вахту, следовало донести командиру о сомнительности места, а штурману Ларионову надо было иметь «более длительности в

смотрении маячных огней и записать в журнале время прохождения Оденсгольмского маяка». С этими обвинениями все три офицера и были преданы суду.

Состоявшийся суд был недолог и оправдал всех троих: «...Недоумения насчет исправности по службе этих офицеров возникли только от неполноты ответов. Капитан Левендаль, хотя и был болен, но большую часть ночной вахты находился наверху и лично наблюдал за курсом. Лейтенант Тверитинов потому не представлял о сомнительности места, что оно было известно командиру и притом не казалось слишком сомнительным. Штурман Ларионов был довольно бдителен, но прохождение траверза Оденсгольмского маяка потому не записал, что маяк не был виден. Посему, отнеся несчастный случай сей единственно к бывшему тогда необыкновенному течению и применяясь Морского устава, книга 3, глава 1, артикул 67, на основании Воинских процессов, часть 2, глава 5, пункты 9 и 10, приговорил от суда учинить свободными».

Приговор суда был быстро утвержден аудиторским департаментом Морского министерства и Адмиралтейств-советом. А уже 30 сентября того же 1831 года император Николай начертал на поданной ему бумаге о гибели «Феникса»: «Исполнить по мнению Аудиторского департамента.»

На этом и была поставлена окончательная точка в деле гибели «Феникса». Несмотря на потерю фрегата, благодаря счастливому стечению обстоятельств, а также мужеству командира, офицеров и команды во время этой катастрофы не было потеряно ни одного человека, что было для того времени не столь уж частым явлением.



## В аду пожаров

Во все времена на кораблях и судах флотов всех стран мира пожары были и остаются одним из самых страшных бедствий. Порой две противоположные стихии — огонь и вода — с какой-то поистине дьявольской согласованностью вдруг внезапно обрушиваются на моряков, и тогда спасения уже быть не может... К сожалению, сия чаша не минула и российский флот. Наверное, самым страшным за все триста лет был пожар парусного линейного корабля «Нарва» на заре создания нашего флота, в 1715 году. Сведений о той давней катастрофе сохранилось не так уж много, однако масштабы ее не могут не вызвать ужаса и сегодня...

Трагедия произошла, когда 54-пушечная «Нарва» готовилась к очередной морской кампании и, загрузив все припасы, уже стояла на внешнем Кронштадтском рейде. 27 июня разыгралась непогода, пошел сильный дождь. В небе гремел гром и блистали молнии. По совершенно трагическому стечению обстоятельств крюйт-камера корабля, где хранились уже погруженные запасы пороха, в этот момент оказалась открытой — туда догружали последние пороховые бочки. Очередной удар молнии пришелся как раз в открытый люк крюйт-камеры. Взрыв был страшен. Сила его, по воспоминаниям очевидцев, была столь велика, что несчастную «Нарву» буквально разорвало в клочья. В вихре всеиспепеляющего взрыва нашли свою мгновенную смерть более трехсот членов экипажа, от большинства из них потом не смогли найти даже останков. Чудом спаслось лишь пятнадцать обгоревших и оглушенных матросов, которых отбросило взрывной волной далеко от гибнущего корабля. Надо ли говорить, сколь ощутимой была эта потеря для молодого и не слишком многочисленного российского флота! После этого среди моряков ходило много разговоров о несчастливом названии корабля «Нарва». Все сразу вспомнили о Нарвском разгроме русской армии в самом начале Северной войны. Следствием стало то, что больше никогда корабля с таким наименованием в отечественном флоте не было. Подводя итог рассказу о трагедии «Нарвы», следует отметить, что ее гибель стоит отнести к той категории катастроф, которые в старых морских документах именовали как «неизбежную в море случайность», а ныне называют форс-мажором. К этому можно добавить, что впоследствии руководство флота и лично Петр Первый несколько сомневались в истинности причины гибели линейного корабля. Для этого имелись основания, ведь подобного случая

гибели большого боевого корабля от удара молнии не знает вся история мирового мореплавания. Так что вполне возможно, что «Нарва» и ее экипаж стали жертвой шведской диверсии или же чьей-то халатности. Узнать правду было просто не у кого, все бывшие в непосредственной близости от крюйт-камеры погибли, так что однозначного ответа о причине гибели «Нарвы» мы, скорее всего, уже никогда не узнаем.

Взрыв «Нарвы» был, увы, далеко не единственной такой трагедией в нашем флоте. В 1764 году в Ревельской гавани от огня погибли сразу два боеготовых линейных корабля. Вначале загорелся 66-пушечный «Святой Петр», на котором из-за небрежного обращения с порохом произошло возгорание, причем опять же в крюйт-камере. Затем огонь перекинулся и на стоявший борт в борт со «Святым Петром» линейный корабль «Александр Невский». Несмотря на все принимаемые меры, ни один из двух кораблей спасти так и не удалось. Оба линкора выгорели до самого днища. Однако на этот раз, в отличие от «Нарвы», основная часть команд все же сумела спастись. Погибло только 20 человек. Так как среди погибших был и заведующий крюйт-камерой, узнать причину возникновения пожара не удалось. Правда, и без этого было ясно, что виной всему была низкая организация работ в корабельном пороховом хранилище, а значит, непосредственным виновником случившегося можно считать самого капитана «Святого Петра». За гибель корабля и людей ему грозила каторга. Тем не менее, несмотря на явную вину капитана «Святого Петра» в случившемся, императрица Екатерина Вторая виновника простила — по случаю Пасхи.

Тяжелый урок, к сожалению, впрок не пошел, и в 1779 году в своих гаванях сгорают еще два российских военных корабля. В Ревеле участь «Александра Невского» и «Святого Петра» разделил линейный корабль «Всеволод». К счастью, на сей раз жертв не было. При этом причина пожара на корабле опять же осталась тайной, а потому и наказания были скорее дежурными, чем соответствующими вине каждого из должностных лиц. Фурьера-дозорного, который должен был постоянно обходить пожарным караулом корабль, разжаловали в матросы, плотника, сознавшегося в том, что накануне пожара он бросил на палубу свечной нагар, выпороли кошками.

Более трагические последствия имели почти аналогичные события того же года на Черном море. В Керченской гавани внезапно среди бела дня взорвался фрегат «Третий». На нем, как и во всех вышеупомянутых случаях, пожар начался тоже с крюйт-камеры, где в то время находилось полторы сотни бочек с артиллерийским порохом. Жертвами взрыва стали

мичман Волкович и 19 матросов. Виновник трагедии на этот раз был все же найден. Им оказался артиллерийский унтер-лейтенант Багреев, с которым также обошлись на редкость снисходительно — его разжаловали на один год в канониры. Примечательно, что Екатерина Вторая, прочитав доклад о гибели черноморского фрегата, написала на докладной бумаге весьма примечательную фразу: «Подобные несчастья ни от чего иного происходят, как от неисполнения предписанию и от послабления; от чего люди гибнут, а государство слабеет, ибо теряет оборону...»

Куда более серьезным было наказание спустя несколько лет командира 40-пушечного черноморского фрегата «Иоанн Богослов» капитан-лейтенанта Марина. Во время стоянки судна у Николаева была назначена перемывка корабельной крюйт-камеры. Мероприятие это всегда довольно опасное, а потому, согласно соответствующей статье тогдашнего корабельного устава, препоручалось под личную ответственность и контроль командира корабля. Несмотря на это, капитан-лейтенант Марин покинул фрегат и отправился по каким-то личным делам в город. Во время перемывки произошло возгорание порохового хранилища, закончившееся гибелью фрегата. Вместе с кораблем погибли и 12 матросов. За преступное отношение к своим непосредственным обязанностям капитан-лейтенант Марин был разжалован навечно, лишен дворянства и сослан гребцом на балтийские галеры. Его участь разделил и вахтенный лейтенант, также оставивший крюйт-камеру без должного присмотра.

Однако самую большую известность в истории отечественного флота все же получила трагедия линейного корабля «Фершампенуаз». Возможно потому, что о ней сохранилось больше всего документальных свидетельств, возможно и потому, что она стала последней гибелью парусного линейного корабля российского флота от пожара. История «Фершампенуаза» сколь трагична, столь и поучительна. Этот линейный корабль, названный в честь одной из побед русской армии над наполеоновскими войсками во время заграничного похода 1813–1814 годов, входил в состав Средиземноморской эскадры вице-адмирала Петра Рикорда, действовавший у Дарданелл во время Русско-турецкой войны 1828–1829 годов. И корабль, и экипаж, и командир линкора капитан 1-го ранга Г.И. Платер зарекомендовали себя в течение всего периода нелегкого средиземноморского похода с самой лучшей стороны. «Фершампенуаз» месяцами нес дозорную службу, перехватывал неприятельские суда, вел обстрел береговых укреплений противника. Что касается командующего эскадрой, то он неизменно ставил линейный корабль в пример всей остальной эскадре и часто поднимал на нем свой флаг. Именно поэтому уже после окончания войны с турками, при

подготовке к возвращению на Балтику, Рикорд представил капитана 1-го ранга Платера как лучшего из командиров кораблей к назначению на должность своего младшего флагмана с одновременным присвоением контр-адмиральского звания «за боевые отличия». Вместо Платера новым командиром «Фершампенуаза» был назначен старший офицер корабля капитан-лейтенант Антон Барташевич, также проявивший себя за время похода грамотным и умелым офицером. Однако, принимая во внимание малую опытность Барташевича как командира линейного корабля, Платер большую часть времени старался держать свой флаг именно на «Фершампенуазе», опекая и наставляя молодого командира. Что касается самого Барташевича, то назначение в капитан-лейтенантском чине командиром линейного корабля открывало перед ним самые радужные перспективы. Самостоятельная должность, на которой штатный чин превышает его собственный на две ступени, — да об этом мог, пожалуй, мечтать каждый из офицеров Средиземноморской эскадры! Вспомним, что во время этой же средиземноморской экспедиции отличившийся в Наваринском сражении лейтенант Павел Нахимов за совершенные подвиги был награжден Георгиевским крестом, произведен в капитан-лейтенанты и назначен командовать трофейным корветом «Наварин». Но ведь корвет — это судно всего-навсего третьего ранга, а линейный корабль — первого! При этом официальная историография Средиземноморского похода 1827–1830 годов в Средиземное море не донесла до нас каких-то особых подвигов капитан-лейтенанта Барташевича. Скорее всего, офицером он на самом деле был достойным, хотя без каких-либо выдающихся заслуг. Что же до его столь высокого назначения (и в обход многих более старших выслугой офицеров эскадры), то этому могла способствовать прежде всего личная расположенность к своему ученику нового младшего флагмана эскадры контр-адмирала Платера, а может быть, еще некие неведомые нам кадровые механизмы.

Возвращение Средиземноморской эскадры в Кронштадт было спланировано так, что корабли совершали переход несколькими отрядами. Один из таких отрядов возглавил Платер, свой флаг он поднял, разумеется, на любимом им «Фершампенуазе».

Плавание к родным берегам прошло вполне успешно. После нескольких лет непрерывных походов и боев моряки наконец-то увидели родной Кронштадт. По прибытии «Фершампенуаз» был поставлен на якорь на малом Кронштадтском рейде. На него передали так называемые заводы (особые тросы), по которым в самое ближайшее время планировалось втянуть корабль во внутреннюю гавань. Для этого, подняв заранее становой

якорь, «Фершампенуаз» остался стоять лишь на двух вспомогательных якорях-верпах. Под свист боцманских дудок контр-адмирал Платер отбыл на берег, чтобы доложить по итогам перехода. Почти одновременно с его отъездом на линейный корабль для проверки состояния вернувшегося из дальнего похода корабля прибыл помощник капитана Кронштадтского порта капитан 2-го ранга Бурнашев. Обойдя все внутренние помещения, он спустился в крюйт-камеру и нашел ее в неудовлетворительном состоянии: палуба, стеллажи и переборки были плохо вымыты, а в палубных пазах проверяющий обнаружил много пороховой грязи, что было уже само по себе весьма опасно. После завершения осмотра Бурнашев был приглашен командиром корабля Барташевичем на обед в кают-компанию, после чего заполнил соответствующие бумаги и убыл на берег.

Дальнейшие события развивались следующим образом. Проводив помощника капитана порта, Барташевич вызвал к себе в каюту старшего артиллерийского офицера поручика Тибардина.

Забот по подготовке корабля к разоружению и выводу из кампании у Барташевича было много, а потому он был немногословен:

— Господин поручик, надо устранить предъявленные нам замечания и тщательно перемыть крюйт-камеру! Имеются ли ко мне вопросы?

— Вопросов не имею, все будет исполнено как должно! — невозмутимо ответил Тибардин и отправился организовывать перебивку.

Время было послеобеденное, то есть священное время отдыха моряков всего мира, в том числе и наших, а потому поручику отказываться от законного «адмиральского часа» тоже не хотелось. Поэтому он вызвал к себе цейхвахтера Мякишева.

— Вот что, братец! — сказал ему поручик, позевывая. — Надо навести порядок в крюйт-камере: вымыть переборки и стеллажи, выковырять порох из палубных пазов! Как сделаешь, доложишь. Я же пока сосну маленько!

Цейхвахтер, который подобную процедуру осуществлял уже десятки раз, лишь коротко кивнул в знак полного понимания поставленной ему задачи.

Выйдя от Тибардина, он взял себе в помощь пятерых матросов и отправился выполнять приказание начальника. Чтобы лучше было видно скопившуюся в палубных пазах пороховую грязь, помимо двух специальных крюйт-камерных фонарей с залитыми водой днищами, Мякишев распорядился прихватить и два обычных ручных фонаря. Один из них поставили для освещения на порожнюю пороховую бочку, а второй — на палубу. Чтобы работа шла побыстрее, цейхвахтер после некоторого раздумья велел вызвать еще дополнительно пятерых матросов. Дело стало

продвигаться значительно быстрее. Когда работа уже почти подходила к концу, в крюйт-камеру на минуту зашел поручик Тибардин. Глянув, как идут дела, он произнес всего лишь одну фразу, которая впоследствии попадет в материалы следствия по делу «Фершампенуаза». Старший артиллерийский офицер сказал: «Ну, теперь хорошо!» Сразу после этого он вышел. Следом за поручиком покинул крюйт-камеру и цейхвахтер Мякишев. Однако далеко отойти от крюйт-камеры Тибардин с Мякишевым так и не успели. Едва они поднялись по трапу в корабельный арсенал, как раздался взрыв. Огромный корабельный корпус будто дернуло в предсмертной судороге. Из люка крюйт-камеры сразу же повалили клубы густого черного дыма.

Позднее оставшиеся в живых члены экипажа «Фершампенуаза» расскажут, что взрыв был не особо сильным. Одним он показался обычным пушечным выстрелом, другим — звуком упавшей на палубу бочки, третьим вообще напомнил удар по турецкому барабану. О причине взрыва бывший в тот момент в крюйт-камере канонир Иванов рассказывал потом на следствии так: «Бомбардир Ликукис стал осматривать полки, где хранились картузы, то вдруг сделалось пламя над площадкой трапа. Вынимал ли он свечку, не знаю».

Едва вспыхнул огонь, канониры бросились бегом из пылающей крюйт-камеры. Никто из них даже не попытался тушить начавшийся пожар. Впрочем, того, кто мог бы командовать и организовать борьбу с огнем, тоже на месте не оказалось. В оправдание оказавшихся в крюйт-камере людей можно сказать: распространение огня было столь стремительным, что, если бы канониры остались в крюйт-камере хотя бы еще на одну минуту, все они неминуемо погибли бы от удушья. Несмотря на то что находившиеся в крюйт-камере сразу же покинули горящее помещение, несколько человек все же задохнулись, и их пришлось вытаскивать на руках. Сигнала о начавшемся пожаре никто по кораблю так и не дал, но тревожная весть мгновенно распространилась по «Фершампенуазу». Все корабельные работы были мгновенно прекращены. Офицеры и матросы бросились к очагу пожара. Здесь необходимо оговориться, что какая-либо команда была, в общем-то, не слишком и нужна в такой ситуации. Командный состав и нижние чины были весьма опытными, прекрасно представляли, чем может грозить возникновение пожара, и знали, что следует делать, поэтому отреагировали на известие о возгорании как должно в данной ситуации. За плечами у всех были долгие годы Средиземноморского похода.

Первыми прибежали к крюйт-камере лейтенанты фон Шанц и

Обернибесов. За ними поручик Тибардин и цейхвахтер Мякишев. Храбрец Иван Шанц без долгих раздумий бросился в дымящийся зев открытого люка. Едва спустившись на несколько ступеней трапа, он сразу же потерял сознание и свалился вниз, в камеру, как подкошенный. Его тут же вытащили наверх подоспевшие матросы. Остальные, столпившись вокруг дымящегося люка, наскоро совещались, что делать дальше. Тем временем, немного придя в себя, Шанц снова бросился в крюйт-камеру и снова упал без чувств. Больше уже спускаться туда не пробовал никто.

К этому времени по приказу вступившего в командование борьбой с огнем капитан-лейтенанта Барташевича открыли кран в корабельном бассейне, чтобы затопить горящий арсенал. Вода пошла, но, к сожалению, это не помогло. Пожар разгорался все больше и больше, несмотря на принимаемые меры. Вскоре начали дымиться палубные доски. Внизу, под ними, уже вовсю бушевало пламя, быстро охватывая все новые и новые корабельные помещения.

— Ломайте палубу! — распорядился Барташевич.

Матросы, вооружившись ломami и топорами, принялись спешно выламывать палубные доски. В образовавшиеся отверстия торопливо лили воду. Но все было напрасно — пожар не утихал! Офицеры, сбившись в кучу, лихорадочно совещались, что предпринимать дальше. Варианты были разные. Наконец командир решил.

— Будем рубить днище и топить корабль! — порывисто махнул он рукой и обвел подчиненных быстрым взглядом — Иного выхода в сложившейся ситуации я просто не вижу!

Пока одна часть матросов под руководством офицеров бросилась в трюм, чтобы прорубить отверстия в днище корабля, другая во главе с боцманом начала спускать с бака на воду крышки люков для спасения команды. Не теряя времени, Барташевич распорядился отправить шлюпкой на берег корабельную казну. Сопровождать казенные деньги был определен лейтенант Лесков. Ему же было велено известить портовое начальство о случившемся и попросить помощи шлюпками для спасения людей.

Однако на берегу к этому времени и так уже заметили густой столб дыма над «Фершампенуазом». Вскоре на корабль гребным катером прибыл контр-адмирал Платер, который сразу же взял руководство спасением горящего корабля на себя.

— Постараемся еще побороться за спасение корабля! — коротко сказал он Барташевичу и тут же начал отдавать соответствующие распоряжения.

А пламя к этому времени уже то тут, то там вырывалось наверх сквозь

палубные доски. Спасаясь от нестерпимого жара, офицеры и матросы невольно отступали к бортам. Теперь даже самому непосвященному было ясно, что «Фершампенуаз» отстоять не удастся, что корабль обречен. Бороться сейчас надо было уже не за линкор, а за человеческие жизни. В связи со все большим разрастанием пожара явной становилась опасность возгорания стоявших неподалеку от «Фершампенуаза» кораблей и даже деревянной стенки кронштадтской гавани.

— Надо попытаться отвести корабль мористее! — кашляя от дыма, прокричал Барташевичу Платер.

— Ничего не получится! — замахал в ответ руками командир «Фершампенуаза». — Ветер вест-зюйд-вест, прижимной, а парохода поблизости нет!

— Тогда рубите правый носовой кабельтов! — велел Платер. — Ставьте передние стаксели! Попробуем хоть как-то оттянуться от общей кучи малы!

Заглушая вой раздуваемого ветром пламени, засвистали боцманские дудки. Матросы стремглав разбегались по расписанным местам. Годы плавания не пропали даром. Все на «Фершампенуазе» делалось быстро и четко. Ни у кого не было ни малейшей растерянности. Однако, к сожалению, все это уже не могло ничего изменить.

Поставленные стаксели тоже помогли мало. Державшийся к этому времени лишь на одном якорь-верпе «Фершампенуаз» упорно разворачивало ветром и буквально наваливало бортом на стенку гавани.

— Рубить верп! — велел Платер. — Попробуем все же отойти подальше!

Дрейфуя, «Фершампенуаз» все же сумел каким-то чудом миновать причал, а затем так же, почти впритирку, пройти мимо одного из бастионов. После этого он вскоре приткнулся к мели в нескольких саженях от Лесных ворот гавани.

К этому времени линейный корабль уже являл собой сплошной огромный костер. Огонь уже охватил ростры, а затем стремительно понесся вверх по вантам. Неподалеку от «Фершампенуаза» скопилось изрядное количество шлюпок с соседних кораблей. На них терпеливо ожидали команды снимать офицеров и матросов с горящего корабля. Однако такой команды все не поступало. В шлюпках начали нервничать:

— Чего они там ждут? Корабль уже не спасти, но ведь людей спасти еще можно!

Команда «Фершампенуаза» сгрудилась на русленях, баке и юте корабля. Там тоже стоически ждали команды спастись, молча, без ропота и



криков, как и положено дисциплинированной и вымуштрованной команде. А огонь меж тем уже подступал к ним со всех сторон. Кое-как защищаясь от него рукавами и поворачиваясь спинами, матросы и офицеры все еще ждали приказа. Но они не просто ждали, сбившись в толпу. ОНИ ДЕРЖАЛИ СТРОЙ!

Неизвестно, что в эти драгоценные минуты думал контр-адмирал Платер, на что он еще надеялся, но никаких команд на эвакуацию по-прежнему не давалось. Впоследствии расследование обстоятельств гибели «Фершампенуаза» подтвердит, что НИ ОДИН из матросов и офицеров так и не покинул своего корабля без команды.

Через сто с лишним лет точно так же, как и контр-адмирал Платер, поведет себя в почти аналогичной ситуации и командующий Черноморским флотом вице-адмирал Пархоменко, когда он до последнего момента будет оттягивать подачу команды на спасение выстроенных на верхней палубе матросов уже начавшего переворачиваться линейного корабля «Новороссийск». Та современная черноморская трагедия, вызванная ступором либо самоуверенностью командующего, обошлась более чем в шесть сотен человеческих жизней. Увы, к большому сожалению, наша собственная история ничему нас не учит, и каждое поколение, пройдя весь путь проб и ошибок, крови и напрасных жертв, начинает сызнова.

Наконец, когда огонь уже начал охватывать крайние шеренги и люди начали гореть (все еще пытаюсь держать строй!), Платер понял, что дальнейшее промедление смерти подобно. Только тогда он вяло махнул рукой:

— Всем спасаться!

Офицеры, репетуя, кричали, срывая голоса:

— Ребята! Всем разом не прыгать, друг дружку подавите! Бросаемся в воду пошереножно!

Но это было уже слишком! Терпение матросов кончилось, и в воду они бросались, спасаясь от обжигающего пламени, уже толпой. Многие летели в воду помимо их воли, подпираемые стоявшими сзади. Так, к примеру, был сброшен в воду и чудом остался жив лейтенант Богданов. Те, кто не умел плавать, после падения больше на поверхность уже не всплывали. К борту «Фершампенуаза» со всех сторон устремились шлюпки, на которые стали подбирать плавающих. Увы, как выяснилось впоследствии, спасти удалось далеко не всех. При оставлении корабля погибло 48 человек. Среди них оказался и подполковник корпуса флотских штурманов Вансурин. По прошествии времени очевидцы утверждали, что подполковник погиб из-за того, что прихватил с собой все скопленные за трехгодичное заграничное

плавание деньги. Они-то, мол, его на дно и утянули...

Командир «Фершампенуаз» капитан-лейтенант Барташевич в момент оставления корабля командой находился на баке. Верный традициям русского морского офицерства и букве петровского устава, он оставлять гибнущий корабль не торопился, помня о том, что командир должен уйти последним. Подбадривая прыгавших в воду, Барташевич следил, насколько это было возможно, за тем, чтобы все успели покинуть «Фершампенуаз». Только тогда, когда на баке не осталось ни одного матроса, Барташевич спустился по канату на висевший у левой скулы якорь, а затем уже с него солдатиком сиганул в море, после чего почти сразу же был подобран ближайшей шлюпкой. В этой же шлюпке к тому времени уже находился с десяток спасенных матросов во главе с лейтенантом Шанцем

Что касается самого контр-адмирала Платера, то он в самый последний момент вдруг вспомнил о лекаре и боцманмате, которым сразу же по прибытии на корабль приказал находиться в своем салоне для приема и первичной обработки обгоревших. Не получив соответствующего приказа, ни лекарь, ни боцманмат не посчитали себя вправе покинуть свой боевой пост, так и оставшись там. Адмиральский салон располагался в самой корме корабля и был уже отрезан пожаром. Возможно, кто-то другой предпочел бы в такую минуту думать уже исключительно о себе. Но Платер был человеком чести, да и к тому же не робкого десятка, а потому вместо того чтобы спастись, контр-адмирал бросился вниз, в свой салон, по трапу. Во флагманский салон он прорвался каким-то чудом, сбивая с себя пламя и изрядно обгорев. Обратно оттуда выбраться было уже невозможно, так как за бежавшим по трапам контр-адмиралом сразу же рушились прогоревшие балки. Весь входной тамбур был тоже объят пламенем.

— Чего ждем? — прокричал вбежавший в салон Платер.

— Приказа! — невозмутимо ответил лекарь Корнелиус.

— Теперь, кажется, вы его дождались! — прорычал Платер.

Лекарь и боцманмат помогли ему сбить пламя с тлевшего сюртука. Теперь в огненной ловушке их было уже трое: двое не покинувших своего поста без приказа и тот, по чьей забывчивости они там оказались, но кто все же нашел в себе мужество разделить участь тех, кого он невольно приговорил к смерти.

А огонь уже лизал двери флагманского салона, наполняя его удушающим дымом. Теперь дорога была каждая секунда. Контрадмирал Платер в этой критической ситуации, впрочем, ни головы, ни самообладания не потерял.

— Делай как я! — прокричал он своим сотоварищам по несчастью.

В несколько ударов сапог они дружно вышибли раму кормового окна. Затем все втроем бросились через окно и, уцепившись за свисавшие вниз шлюпочные тали, повисли на них. А внутри адмиральского салона уже бушевало пламя. Его языки вырывались через разбитое окно, обдавая висевших людей пеплом сгоревшего дерева и искрами. На удачно подвернувшихся таях контр-адмирал с лекарем и боцманматом провисели до тех пор, пока их не сняла подошедшая к корме «Фершампенуаза» шлюпка.

Небезынтересные воспоминания написал об обстоятельствах этой трагедии тогдашний лейтенант Иван Шанц, впоследствии адмирал. Он оставил значительный след в истории нашего флота периода перехода его от парусных кораблей к первым броненосцам-мониторам. Спустя несколько десятилетий в журнале «Морской сборник» адмирал Иван Иванович фон Шанц опубликовал свои записки: «Последними оставили корабль я и корабельный кузнец. Находясь на кубрике для тушения пожара, я упал в обморок, и г. Тибардин, стараясь привести меня в чувство, сорвал с меня сюртук и обливал меня водою. Придя в память и снова бросившись в огонь, я забыл о сюртуке, потому что и без него было очень жарко.

Когда корабль был уже на мели и кормою к ветру, а пламя охватило все батареи, я очутился на гальюне с помянутым кузнецом и матросом (фамилии коих, к сожалению, не упомяну). Пламя, достигшее уже до дверей, ведущих из палубы на гальюн, обдавало нас невыносимым жаром. Будучи в одной мокрой рубашке, я чувствовал с другой стороны сильный холод от ветра.

Находясь в таком положении, я сказал матросу:

— Братец мой, у дверей капитанской каюты под склянками висит мой новый фризовый сюртук. Попробуй-ка, не достанешь ли его?

— Но ведь там все в огне! — отвечал матрос

— Ничего! — возразил кузнец. — Ведь Иван Иванович перемерз до смерти! Шлюпки же нет, и броситься в воду нельзя! Утонем, как все остальные дураки, которые на это решились. Ступай же с Богом!

Сказав это, кузнец открыл двери, вытолкнул матроса в спину и запер за ним.

Матрос не заставил себя долго ждать. Через несколько секунд после его ухода с треском растворились гальюнные двери и нас обдало пламенем. С ним вместе явился и матрос с сюртуком. Вскоре прогорела и дверь. Пламя разрасталось горизонтально над нашими головами. Над нами же горел фок-рей с парусом. Куда деваться?

В эту критическую минуту бедный спаситель мой, матрос, потерял голову. Не слушаясь нас, он взобрался на утлегарь и прыгнул в воду, откуда прямым путем отправился в вечность. Мы же кое-как ползком перебрались на левый крамбол, под которым висел плехт (один из корабельных якорей. — *В.Ш.*). Около лап его, уже раскаленных докрасна и висевших над самою водою, держались на воде бог весть за что двое несчастных, просивших помощи, но вскоре вопль их утих. Когда мы добрались до конца крамбола, кузнец расположился сзади меня и ну давай махать и кричать о помощи.

Здесь я должен заметить, что корабль находился от стенки не в 10 саженьях, как сказано в статье (здесь идет речь о статье, написанной по материалам официального расследования. — *В.Ш.*), а по крайней мере в сорока. Если бы расстояние от корабля до стенки было только 10 сажен, то стенка неминуемо сгорела бы.

Тщетно прося помощи, кузнец объявил мне, что шуба его горит на спине и что, ежели мне угодно подвигаться вперед, то он бросится в воду и оставит меня. Я подвинулся еще дюйма на два, донельзя. Кузнец уже сидел на шкивах, обхватив своими руками мои плечи, чтоб я не потерял равновесия и не упал на лапы плехта.

— Вот идет шлюпка, ваше благородие! — радостно сказал мне кузнец.

Действительно, к кораблю приближалась шлюпка с офицером, но — увы! — подойдя к тому месту, где вода от жара сделалась красною, поворотила назад. Однако, слава Богу, через несколько минут показалась гичка адмирала Плалера с одними гребцами и с одного маху оказалась прямо под крамболом, несмотря на то что волосы у гребцов почти загорелись (гичка была укомплектована гребцами-матросами из числа команды „Фершампенуаза“. — *В.Ш.*).

— Иван Иванович! — кричали неустрашимые гребцы. — Ради Бога бросайтесь скорее, или мы сгорим и фок-рей сейчас упадет на нас!

Я бросился мимо плехта и гички в воду и вслед за сим почувствовал удар в голову. Это ударил меня друг мой кузнец каблуком своим. Вслед за кузнецом слетел вниз и фок-рей, весь объятый огнем. Нок его, переломившись о сетки, упал возле гички. Гребцы с ужасом спешили оттабаниться и сразу, переломив три весла, миновали опасность. Но они страдали более нас, потому что наша одежда была мокрая, а их загоралась.

Все имущество мое сгорело на корабле и на другое утро БУКВАЛЬНО (выделено И.И. Шанцем — *В.Ш.*) у меня не было даже собственной рубашки. Единственным утешением мне был следующий отзыв Михаила Петровича Лазарева в следственной комиссии: „Если бы все действовали,

как лейтенант И.И. фон Шанц, то, может быть, корабль был бы спасен“».

Покинутый командой «Фершампенуаз» горел еще целые сутки, до тех пор, пока совершенно не выгорел до самого днища. Тем временем спасенных людей разместили в береговых экипажных казармах. О случившемся уже в день катастрофы было доложено и императору Николаю Первому, и он распорядился назначить самое строгое расследование происшедшего. Сразу же начато было дознание — опросы всех членов команды, от самого молодого матроса до командира и контр-адмирала Платера кто, где и в какой момент времени находился, кто что видел и слышал. За неграмотных показания с их слов записывали присланные писаря. Следствие еще едва начало набирать обороты, а император стал проявлять нетерпение и требовать результатов. Предварительным расследованием Николай Первый остался недоволен и велел собирать суд Кронштадтского порта, который смог бы назвать конкретных виновников трагедии.

Что касается контр-адмирала Платера, то он был почти с самого начала освобожден от суда в качестве возможного фигуранта и проходил только как свидетель. Следователи объяснили это тем, что коль Платер покинул «Фершампенуаз» загодя, то, следовательно, он не может нести ответственности за все, что там происходило в его отсутствие. Аргумент, прямо скажем, спорный, так как командование над отрядом кораблей, куда входил «Фершампенуаз», Платер к этому времени еще не сдал, да и сам отряд как тактическое соединение еще не был расформирован соответствующим приказом. Помимо того, Платер нес и моральную ответственность за положение дел на «Фершампенуазе», прежде всего потому, что вся организация службы на корабле сложилась именно в бытность его командиром этого корабля, а во-вторых, потому, что и новый командир «Фершампенуаза» Барташевич был назначен по его ходатайству и находился после назначения все последующее время под его личной опекой.

Главным виновником происшедшей трагедии, как всеми и ожидалось, был определен капитан-лейтенант Барташевич как командир «Фершампенуаза» и лицо, полностью ответственное за все, что происходит на борту вверенного ему корабля. В вину Барташевичу вменялось то, что он приказал переменить крьюйт-камеру тому же офицеру, который некачественно вымыл ее в первый раз. Формулировка, мягко говоря, весьма странная. Как будто на корабле имеется такое количество офицеров, чтобы одни из них только и занимались тем, что все время переделывали то, что не слишком добросовестно делали их нерадивые товарищи. По логике вещей, наоборот,

следовало бы назначить устранять недостатки как раз того офицера, который их и допустил. Такая практика всегда существовала раньше, существует она в нашем флоте и сегодня. Однако в деле «Фершампенуаз» присутствовала своя логика. Кроме того, старший артиллерийский офицер поручик Тибардин был не просто первым подвернувшимся командиру под руку офицером, а офицером, непосредственно отвечающим за крюйт-камеру. Разве логичным было бы предположить, что Барташевич, минуя старшего артиллерийского офицера, отдавал бы приказание через его голову младшему? Однако с судьями, как известно, не спорят. Впрочем, в их оправдание можно сказать, что если Барташевич все равно нес персональную ответственность за происшедшее на вверенном ему корабле, то этот параграф обвинения не имел особого значения. Кронштадтский портовый суд почти единодушно приговорил теперь уже бывшего командира линейного корабля «Фершампенуаз» капитан-лейтенанта Барташевича к «лишению живота», то есть к смертной казни. Приговор, что и говорить, предельно суровый, если бы не одно «но». Дело в том, что Кронштадтский суд не выносил окончательного вердикта. После его окончания, как правило, рассмотрение наиболее важных дел начинал суд Морского министерства (аудиторский департамент). Кроме этого, существовала и еще одна негласная традиция. Портовые суды обычно всегда выносили приговоры по максимуму с определенной перестраховкой, чтобы более высокие судебные инстанции в тех случаях, когда это требовалось, могли проявить свое снисхождение.

Кроме Барташевича к смертной казни Кронштадтский портовый суд приговорил и старшего артиллерийского офицера поручика Тибардина. Ему в вину ставилось то, что он плохо организовал помывку крюйт-камеры в первый раз, а затем во время второй помывки часто отлучался и, наконец, не воспрепятствовал принесению в крюйт-камеру двух ручных фонарей с открытым огнем, что делать строжайше запрещалось. Суд посчитал, что именно случайное опрокидывание одного из этих фонарей и послужило причиной первичного возгорания.

Третий смертный приговор был подписан цейхвахтеру Мякишеву за принесение этих же фонарей и частые отлучки из крюйт-камеры во время производства там помывочных работ, что также строжайше запрещалось корабельным уставом.

Что касается остальных должностных лиц команды «Фершампенуаз», то все они были с самого начала оправданы и (как и контрадмирал Платор) проходили по суду только в качестве свидетелей. При этом никто даже не попытался поставить вопрос о действиях Платора во время организации

руководства эвакуацией людей с гибнувшего корабля. Хотя было совершенно очевидным: дай Платер команду на оставление корабля хотя бы несколькими минутами ранее, таких больших жертв могло бы и не быть.

Когда все три обвинительных приговора были вынесены, дело о пожаре и гибели линейного корабля «Фершампенуаз» было передано в аудиторский департамент Морского министерства. Там началось новое расследование. Результаты его оказались совершенно иными, чем у суда Кронштадтского порта. Так командир «Фершампенуаза» был полностью и по всем пунктам обвинения оправдан. Все его действия были признаны правильными и грамотными. Старшему артиллерийскому офицеру и цейхвахтеру же «за уважение неумышленности их вины и прежней хорошей службы» было определено вместо смертной казни разжалование в рядовые без зачета всей прежней выслуги. Наказание тоже, прямо скажем, весьма суровое, но все же это не было «лишением живота».

Однако и на этом разбирательство дела о гибели «Фершампенуаза» не закончилось. Теперь бумаги с выводами аудиторского департамента были переправлены в Адмиралтейств-совет, тогдашний коллегиальный орган руководства Морским министерством, где заседали старые заслуженные ветераны. Там за рассмотрение дела взялись старейшие и заслуженные адмиралы, прославившиеся подвигами еще в далекие екатерининские времена. Кроун и Пустошкин, внимательно ознакомившись со всеми обстоятельствами катастрофы, вынесли следующую весьма обтекаемую резолюцию: «Как всякое кем-либо из офицеров сделанное упущение в большей или меньшей мере лежит по законам на ответственности командира, то и совет не может оправдать капитан-лейтенанта Барташевича, а полагает участь сего офицера передать в милостивое воззрение Государя Императора».

Император ходом расследования причин и обстоятельств гибели «Фершампенуаза» интересовался едва ли не ежедневно. Такое особое внимание вынуждало всех отвечающих за расследование дела действовать энергично и на совесть. Особое внимание государя к делу «Фершампенуаза» имело и особые причины. Дело в том, что в гибели линейного корабля имелось одно чрезвычайно важное обстоятельство: во время пожара на «Фершампенуазе» полностью сгорел весь хозяйственный и финансовый архив Средиземноморской эскадры со всеми отчетными бумагами за более чем трехлетнюю кампанию. Проще говоря, было уничтожено все, что могло бы послужить обвинением в расхищении имущества и денег во время экспедиции на Средиземное море, о чем,

кстати, у царя уже имелась некоторая предварительная информация. Здесь следует отметить, что Николай Первый, как никто другой из российских императоров, очень болезненно относился ко всем хищениям и разбазариванию казенных средств, был нетерпим к расхитителям и ворам, всегда и везде требовал тщательнейших проверок ведения отчетности. Разумеется, он имел все основания подозревать, что весьма странная гибель «Фершампенуаза» накануне проверки всей финансовой документации эскадры и вместе с тем полное уничтожение архива, к спасению которого никто даже не попытался приложить ни малейших усилий, было далеко не случайными совпадениями. Однако все попытки императора найти в следственных бумагах хоть какое-то упоминание о возможности организации преднамеренного поджога «Фершампенуаза» окончились ничем. Но Николай Первый не привык так просто сдаваться. Когда ему стало ясно, что официальное расследование не может пролить свет на странную историю с уничтожением финансовой отчетности эскадры, он вызвал к себе контр-адмирала Михаила Петровича Лазарева, героя Наварина и начальника штаба Средиземноморской эскадры. Лазарев был любимцем царя, а потому, зная его неподкупность, предельную честность, а также осведомленность во внутриэскадренных делах, Николай решил поручить ему провести личное независимое расследование на предмет возможности умышленного поджога линейного корабля «Фершампенуаз».

Относительно результатов этого расследования существует следующий исторический анекдот. Завершив порученную ему работу, Лазарев прибыл на доклад к императору.

— Ну так кто же поджег «Фершампенуаз»? — сразу же, без долгих вступлений, спросил его царь.

— Корабль загорелся сам, ваше величество! — невозмутимо доложил Лазарев.

Ответ императору не понравился.

— Ступай и разберись еще раз! — недовольно велел он.

Спустя некоторое время контр-адмирал вновь предстал перед Николаем, и их недолгий диалог снова повторился слово в слово. И снова Лазарев был отправлен на дознание.

Эти визиты контр-адмирала к государю повторялись несколько раз. Наконец, когда Лазарев в очередной раз заявил, что «Фершампенуаз» загорелся вследствие преступной небрежности, но никак не по злему умыслу, император лишь махнул рукой:

— Экий ты упрямый! Ладно, дело кончено!



Что же касается дальнейшей судьбы командира линкора капитан-лейтенанта Барташевича, то, когда на стол царя легла бумага, извинявшая действия Барташевича и предлагавшая ограничить ему наказание «бытием под судом», то Николай пришел в полное негодование и поверх представленной ему докладной собственноручно написал весьма красноречивую резолюцию, подтверждающую детальное знакомство со всеми обстоятельствами трагедии: «Капитан-лейтенанта Барташевича, признавая виновным в пренебрежении своей обязательности первой очистки крюйт-камеры, оказавшейся неисправно исполненной, который не удостоверился сам, что она очищается с должной осмотрительностью, от чего и последовала при пожаре корабля гибельная смерть 48 человек вверенного ему экипажа, разжаловать в матросы до выслуги, а впрочем быть посему».

В этой резолюции обращает на себя внимание, что император не столько ставит командиру в вину потерю самого корабля, сколько массовую гибель людей при эвакуации. Это подтверждает заботу императора о подданных и его беспощадность к тем, кто не дорожил жизнями подчиненных солдат и матросов. Об этом же говорит и анализ других кораблекрушений, случившихся в царствование императора Николая Первого. Если гибло судно, но людей спасали, наказание командиру всегда было предельно мягким. Если же при этом гибли люди, наказание было предельно суровым. Впрочем, эта вполне справедливая оценка действий начальника при катастрофах сохранилась в той или иной мере и по сегодняшний день.

Что касается дальнейшей судьбы Антона Игнатьевича Барташевича, то известно, что спустя много лет он вышел на пенсию в чине подполковника. Скорее всего, многочисленные друзья и сослуживцы Барташевича по Средиземноморской эскадре (а участники Средиземноморского похода вскоре выдвинулись почти на все руководящие посты как на Балтийском, так и на Черноморском флотах) по прошествии некоторого времени все же нашли возможность вернуть своего несчастного сотоварища в офицерскую семью, хотя, разумеется, ни о какой особой карьере для него речь уже идти не могла. Как сложилась жизнь разжалованного артиллерийского офицера и цейхтвахтера, неизвестно. Скорее всего, они так и остались нести крест матросской службы. За них заступаться было некому.

Вот и вся история гибели одного из лучших кораблей российского флота. Добавить ко всему сказанному можно лишь то, что более никогда в нашем флоте кораблей с именем «Фершампенуаз» не существовало. Может быть, само малопонятное и труднопроизносимое слово «Фершампенуаз» не

прижилось среди русских моряков, однако, скорее всего, решение никогда больше не возвращаться к нему было все же вызвано именно печальной судьбой первого и последнего «Фершампенуаза».

## Ужас «Лефорта»

Историк А. Соколов в 1874 году писал; «Гибель корабля „Лефорт“ представляет собою одно из тех событий, которые, к счастью, случаются весьма редко и причины которых, несмотря на всю энергию следователей, остаются неразгаданными...»

Только что закончилась Крымская война. Несмотря на героизм защитников Севастополя и мужество воинов Южной армии, Россия надолго лишилась своего Черноморского флота. На Балтике же флот все еще оставался парусным, и его необходимо было в кратчайшее время менять на паровой. Однако пока паровые суда только строились, и над балтийскими волнами по-прежнему властвовали последние парусные гиганты. Одним из них был 84-пушечный линейный корабль «Лефорт».

Зимой 1856–1857 годов «Лефорт», входивший в состав Второй флотской дивизии, простоял в Ревеле. В конце летней кампании 1857 года генерал-адмиралом великим князем Константином Николаевичем было решено перевести корабли этой дивизии в Кронштадт. Переход предстоял в общем-то самый заурядный. Из Свеаборга в Кронштадт отправились линкоры «Не тронь меня» и «Красный» под началом командующего дивизией вице-адмирала Митькова, а из Ревеля — зимовавшие там линейные корабли «Владимир», «Императрица Александра» и «Лефорт». Общее командование переходившими из Ревеля кораблями было поручено заведовавшему ревельскими флотскими экипажами контр-адмиралу Нордману. Контр-адмирал поднял свой флаг на линейном корабле «Владимир». Несколько ранее на буксире парохода «Гремящий» был отправлен из Ревеля в Кронштадт и благополучно туда прибыл 74-пушечный линейный корабль «Память Азова».

В последних числах августа все три находящихся в Ревеле линкора вытянулись на внешний рейд. Они были вооружены и снабжены на месяц провиантом. На борту «Лефорта» в это время находилось 12 офицеров, 743 человека команды.

Командовал линейным кораблем капитан 1-го ранга Александр Михайлович Кишкин. Командир был достаточно опытен. Наваринскую кампанию он проплавал на Средиземном море на линейном корабле «Фершампенуаз». Дальнейшую службу провел на Балтике, где большую часть времени плавал в Финском заливе, который знал как свои пять пальцев со всеми отмелями, течениями и ветрами. Дважды совершал

переход на новостроенных судах из Архангельска в Кронштадт, причем второй раз в 1852 году в качестве командира фрегата «Диана». Затем Кишкин командовал «Дианой» на Балтике. Скорее всего, он и ушел бы на знаменитом фрегате на Дальний Восток, если бы буквально за месяц до отплытия ему не был предложен линейный корабль «Сисой Великий». Всю Крымскую войну он находился на линкоре в готовности к генеральному сражению с английским флотом на рейде Кронштадта. В 1856 году Кишкин стал капитаном 1-го ранга, а в следующем году принял под свое начало линейный корабль «Лефорт», названный в честь первого русского адмирала, учителя и сподвижника Петра Первого.

Вахтенными начальниками на линейном корабле «Лефорт» состояли лейтенанты Куроедов, Иванчин и Апыхтин. Начальниками мачт были мичманы Киселев и Копытов. Старшим врачом корабля являлся надворный советник Вишняков, лекарем — Шахов. Помимо них на «Лефорте» служили следующие офицеры: прапорщик морской артиллерии Злобин, унтер-цейхвахтер Никитин, подпоручик корпуса флотских штурманов Никитин и прапорщик корпуса флотских штурманов Петров 17-й, прапорщик адмиралтейства Терюхов и подполковник морской артиллерии Дмитриев. Нижних чинов на корабле числилось более 500.

Кроме того, на борту линкора находилось немало пассажиров. В те времена перевозка на военных судах членов семей моряков была вполне обычным делом. В данном случае корабль уходил на зимовку в другой порт, и любящие жены отправились туда за своими мужьями. В числе пассажиров, отправлявшихся на «Лефорте» в Кронштадт, была жена командира с двумя племянницами-подростками, жена лейтенанта Иванчина с малолетней дочерью, жена лейтенанта Апыхтина, жена унтер-цейхвахтера Никитина, жена состоящего по адмиралтейству прапорщика Иванова, вдова штабс-капитана корпуса штурманов Бачманова, жена подполковника корпуса морской артиллерии Дмитриева с сыном. На «Лефорте» находилось немало и матросских жен, часть из которых были с детьми. Всего же на линейном корабле плыли 53 женщины и 17 детей.

Уходящие в Кронштадт линейные корабли должны были первоначально тащить на буксире пароходы, но последние почему-то задержались, и контр-адмирал Нордман принял вполне обоснованное решение идти в Кронштадт своим ходом. Оставалось лишь дожидаться попутного ветра.

Из отчета следственной комиссии: «„Лефорт“ вышел из гавани в совершенном порядке, под парусами: фор-марселем и крьюселем, за что, если бы тогда были у контр-адмирала Нордмана сигнальные книги, он имел

бы причину изъяснить „Лефорту“ свое удовольствие. 7 сентября корабли были готовы вступить под паруса; но так как ветер дул от оста, противный для следования в Кронштадт, то начальник отряда поджидал пароходы. Все 8-е число корабли простояли на якоре, и этим была дана командирам возможность осмотреться...»

Наконец, 9 сентября задул тихий попутный зюйд-зюйд-вест, эскадра двинулась в путь.

На подходе к острову Родшхер погода засвежела, и командиры кораблей взяли второй риф у марселей, то есть несколько уменьшили общую площадь парусов. Несмотря на это, ход всех трех кораблей был весьма большим. В половине девятого вечера 9 сентября линейные корабли прошли створы гогландских маяков. Ветер к этому времени еще больше усилился, а видимость ухудшилась. Эскадра шла уже 11-узловым ходом. Опасаясь, как бы на таком ходу и в столь свежую погоду корабли не напоролись на подводные камни, контр-адмирал Нордман распорядился взять у марселей третий и четвертый риф, затем привести корабли в бейдевинд и лечь в дрейф, чтобы оставаться на одном месте до рассвета. Между тем ветер начал постоянно менять свое направление. Периодически корабли отряда накрывали снежные шквалы.

Делая небольшие галсы, эскадра время от времени поворачивала по общей команде. Корабли постепенно сносило к югу. К пяти часам утра они находилась уже несколько севернее острова Тютерс. Первым в строю кораблей шел флагманский «Владимир», за ним в кильватер «Лефорт» и «Императрица Александра». Не доходя пяти миль до меридиана острова Тютерс, контр-адмирал Нордман отдал команду всем кораблям повернуть через фордевинд. Корабельные хронометры показывали семь часов двадцать три минуты. До страшной трагедии оставались уже считанные мгновения.

А теперь предоставим слово очевидцам. Из объяснительной записки командующего эскадрой контр-адмирала Нордмана: «Занятые поворотом, мы думали, что и „Лефорт“ хотел поворотить, грот-марсель был обрасоплен полнее; как налетевший шквал повалил его на левый бок. Крен был ужасный; марса-шкоты все отданы; надо было ожидать, что мачты слетят. Корабль, так сказать, утвердился в этом положении, наклонясь все более и более, и едва мы привели на левый галс, „Лефорт“ опрокинулся, и в несколько мгновений его не стало. С благоговением, сотворив крестное знамение, смотрели мы на место, где несколько минут перед сим был еще корабль, как вдруг он всем правым бортом еще раз поднялся на волнении, но вслед за сим исчез и погрузился на дно...»

Из отчета следственной комиссии: «Во время поворота других судов, казалось, по направлению „Лефорта“, что он тоже начал поворачивать, но вслед за тем нашел шквал, и на „Лефорте“ отданы были фор- и грот-марсашкоты, а грот-марсель лежал на стеньге. Корабль так накренился, что его вторая полоса начала скрываться, и вместе с тем он, видимо, стал погружаться, углубляясь носом более, чем кормою. Люди в большом числе показались на наветренных сетках. Вскоре мачты приняли положение, близкое к горизонтальному, и наружный верхний бок корабля покрылся одною сплошною массою народа, но нашла волна — и эта масса сделалась реже; нашла другая — и ни одного человека более не было видно, а вслед за тем еще мгновение — скрылся и самый корабль».

Лейтенант Руднев с линейного корабля «Императрица Александра» за несколько минут до катастрофы вышел на ют и хорошо видел происходившее: «Видел корабль „Лефорт“ под ветром в расстоянии двух миль. Корабль был сильно накренен, порыв ветра был крепкий, и корабль заметно лег на бок, грот-марсель лежал на стеньге. Снаружи, на наветренном борту, были видны люди; корабль погружался боком. В переливах волнения видел еще раз часть наветренного борта, но уже без людей».

Сигнальщики с флагманского «Владимира» докладывали, что когда «Лефорт» внезапно погрузился левым бортом, они наблюдали около корабля гребную шлюпку с гребцами, одним человеком, по-видимому матросом, на баке и с закутавшимся в шинель офицером на корме. В это время «Владимир» исполнил поворот, и шлюпка исчезла.

Страшно даже представить себе, что испытали в свои последние минуты люди на тонущем корабле! Кто-то сразу понял всю тщетность попыток спасения и, оставаясь там, где ею настигла беда, лишь молился. Кто-то, наоборот, отчаянно боролся за свою жизнь, карабкался по взметнувшемуся вверх борту. Кто-то пытался помочь женщинам и детям, которые с самого начала катастрофы не имели ни малейших шансов на спасение. Ни одному из многих сотен находившихся на борту «Лефорта» не суждено было пережить этих мгновений. Море приняло в свои стылые объятия всех. После гибели «Лефорта», в связи с еще большим усилением ветра, контр-адмирал Нордман распорядился отдать якоря. Пытались искать спасшихся, но таковых не было. Одновременно замерили глубину, она составила 30 сажень. Спустя двое с лишним суток ветер стих. Вскоре подошли пароходы и, заведя буксиры, потащили оба линейных корабля в Кронштадт. По прибытии контр-адмирал Нордман немедленно представил письменный рапорт о случившейся катастрофе. Спустя несколько дней

решением императора Александра Второго была создана следственная комиссия под председательством вице-адмирала Румянцева.

С особым тщанием были опрошены несколько человек из команды «Лефорта», по тем или иным причинам оставшихся в Ревеле. Так, оставшийся там из-за болезни лейтенант Рененкампф заявил, что 28 августа он получил личное приказание командира находиться «при налитии корабля водой». Эта работа продолжалась всю ночь, и было налито 50 бочек. После этого Рененкампф заболел простудной лихорадкой и был оставлен до выздоровления в Ревеле. В последнее свое посещение корабля перед самым выходом в море лейтенант присутствовал на молебне и видел, что кубрики чисты от посторонних предметов, багаж женатых матросов находился, как это и положено, в носовой части батарейной палубы, иллюминаторы и порты в деках были в исправности. Жалоб на какие-либо неисправности он ни от кого не слышал. Оставленный также по болезни в ревельском госпитале унтер-офицер комендор Семен Худяков показал, что перед отплытием корабля он находился при креплении орудий по-походному, и свидетельствует, что все они были закреплены самым тщательным образом.

Командир шхуны «Стрела» капитан-лейтенант Ю. Онг рассказал, что перед выходом «Лефорта» в море он дважды побывал на нем, ходил по палубам и везде видел полный порядок, — Никто из офицеров не жаловался на какие-либо неполадки, могущие повлиять на безопасность плавания.

Лейтенант 13-го флотского экипажа Опацкий, тоже бывший на борту линкора накануне выхода в море, подтвердил, что все орудия на нем были закреплены по-походному и не могли сорваться на качке и повредить борт. О том же заявили и гребцы катера контр-адмирала Нордмана, которые, сдавая катер для перевозки на «Лефорт», также видели все орудия хорошо закрепленными. Совпадали показания и других свидетелей, включая и вице-адмирала Митькова, который утверждал, что «капитан 1-го ранга Кишкин относительно неисправностей и недостатков по парусному вооружению, снабжению и состоянию корабля ему не объявил».

Однако командиры «Владимира» и «Императрицы Александры» капитаны 1-го ранга Перелешин и Изыльметьев заявили, что вся эскадра была весьма плохо снабжена материалами по части парусного вооружения: такелаж, пришедший почти в полную негодность, не был заменен новым.

Капитан корпуса флотских штурманов Кузнецов доложил, что корабль «Лефорт» по загрузке был идентичен кораблю «Императрица Александра», а потому он предполагает, что «Лефорт» опрокинуло не напором ветра, а

вследствие того, что внутрь его корпуса при каких-то особых обстоятельствах влилась вода.

Особенно много внимания уделила комиссия вопросу загрузки «Лефорта». Однако, кроме общих цифр о наличии 22 тысяч пудов балласта и заполненных 50-ти из 189-ти водяных цистерн, ничего установить в точности не удалось. Ведь свидетелей не осталось!

Небезынтересно, что командиры как «Владимира», так и «Императрицы Александры» показали, что во время шквала их кораблям тоже пришлось нелегко. У «Императрицы Александры» крен достигал 20 градусов, через порты в палубы начала поступать вода, помпы не справлялись, и в трюме прибыль воды достигала 12 дюймов в час. Только после того как корабль повернул на фордевинд, поступление воды стало уменьшаться. При этом капитан 1-го ранга Изыльметьев отметил, что раньше на корабле такого поступления воды никогда не было.

Отыскивали следователи строительный и походный формуляры погибшего «Лефорта». Оба эти документа были изучены с большим вниманием. Согласно им, «Лефорт» был построен в Новом адмиралтействе в Санкт-Петербурге из лиственницы и спущен на воду 25 июня 1835 года. Успешно проплавал на Балтике не одну кампанию. В 1852 году был капитально перетимберован (то есть отремонтирован с заменой всей деревянной обшивки) сосною с частью дуба и лиственницы и выведен из дока 6 октября того же года. Подводная часть линейного корабля имела усиленное медное скрепление, а надводная — железное. В том же 1852 году вся подводная часть корабля была дополнительно обшита медью. В походном формуляре отмечено, что линкор слушается руля хорошо, рыскливости имеет очень мало, весьма остойчив. При свежем рифмарсельном (верхнем) ветре под парусами крен достигает десяти градусов. В кампанию 1856 года «Лефорт» занимался вполне мирным делом: перевозил лес из Свеаборга в Ревель. Однако, как удалось установить, груз располагался в трюме нерационально и грузилось его слишком много. Была в формуляре и весьма многозначительная запись о том, что после окончания кампании 1856 года командир «Лефорта» находил необходимым выконопатить весь корабль, так как всюду протекает вода. Это было вполне объяснимо, так как груз леса своей тяжестью (вдвое превышающей вес корабельной артиллерии) вполне мог сильно подействовать на связи корабля, в особенности в его подводной части, и стать причиной возникновения течи при первом же свежем ветре. Ветер 10 сентября 1857 года и оказался первым свежим ветром, встреченным «Лефортом» со времени перевозки леса.



На этом основании следователи обратились за разъяснениями к главному командиру Ревельского порта, и тот с бумагами в руках доложил, что все требования командира «Лефорта» перед началом кампании 1857 года были выполнены и у капитана 1-го ранга Кишкина никаких претензий к порту не имелось.

Далее было определено, что все действия командира во время выхода из гавани и во время плавания (заблаговременное уменьшение парусов, репетование сигналов, своевременные ответы на них, точное удержание своего места в строю и так далее) свидетельствуют, что на «Лефорте» поддерживался должный порядок. Кроме этого, все сходились на том, что, учитывая осадку «Лефорта» перед его последним выходом в море, количество находившегося на корабле балласта, груза и налитой водой цистерны однозначно говорит, что он имел достаточную остойчивость и никоим образом не мог быть опрокинут одной лишь силой ветра

При этом так и не удалось до конца выяснить, как, собственно, тонул «Лефорт»: опрокинулся ли он до конца или все же ушел в воду не днищем, а бортом кверху. Свидетельства очевидцев были достаточно разноречивы, так как корабли в это время выполняли поворот и заключительная картина трагедии для большинства из них была закрыта парусами. Все сходились только в одном — «Лефорт» погружался с большим креном на нос.

Возможная картина гибели «Лефорта», по мнению следователей, могла выглядеть следующим образом: при наличии свежего ветра и сильном неправильном волнении «Лефорт» имел ход в десять узлов в течение целой ночи. За это время расслабленные пазы вполне могли окончательно разойтись. Внезапный сильный крен от налетевшего шквала резко увеличил напряжение корпуса и вызвал столь же резкое ослабление набора корпуса. Задраенные, казалось бы, портовые ставни уже не были герметичны, и сквозь них хлынула вода. Закрепленная артиллерия, упиравшаяся в борт, пришедший в движение, получила движение и сама. Командир корабля не известил сигналом флагман об угрожающей ему опасности. Почему? Скорее всего потому, что прибывание воды на подветренной стороне борта не было своевременно замечено. В эти минуты положение дел, видимо, могло спасти лишь присутствие духа и находчивость его командира. Тем временем вода уже вливалась мощным потоком через порты, полупорты, шпигаты и сквозь разошедшиеся связи обшивки и набора. Тот факт, что «Лефорт» тонул с сильным креном на нос, говорит о том, что наибольшая течь, вероятно, была именно в носовой части. Там, скорее всего, открылись клюзы. Видя гибельное положение «Лефорта», капитан 1-го ранга Кишкин пытался было спуститься под ветер

(то есть ослабить воздействие ветра на корпус корабля) и тем самым избавиться от бортового крена. Но было уже поздно. Резко снизившаяся скорость хода и большой крен не позволили этого сделать. Вода по-прежнему вливалась внутрь корпуса все нарастающим потоком, и ее масса, стекая на подветренный борт, все больше увеличивала и без того критический крен корабля. Еще несколько мгновений — и огромный линкор, не в силах противостоять напору воды и ветра, лег на борт.

Нечто подобное испытал в это же самое время и линейный корабль «Императрица Александра», где также несколько разошлись пазы и имелся опасный крен, с которым, к счастью, командиру корабля удалось быстро справиться.

Вспомнили следователи и о событиях многолетней давности. В 1807 году линейный корабль «Селафаил» из эскадры вице-адмирала Сенявина попал в сильный шторм в Атлантике. После продолжительной штормовки у него открылась сильная течь. Помпы не справлялись с откачкой воды. Единственным спасением было добраться до ближайшего порта — Лиссабона. Уже войдя в реку Тахо и став на якорь, моряки обнаружили, что течь не уменьшается. Когда же корабль накренили и приступили к килеванию, то с ужасом обнаружили, что пазы досок в носовой части разошлись до такой степени, что сквозь них свободно проходила рука...

На этом, собственно говоря, работа комиссии и закончилась.

В документах не сохранилось каких-либо сведений об обнаруженных всплывших телах членов экипажа и водолазных работах на затонувшем линейном корабле. «Лефорт» и сегодня лежит все там же, на тридцатисаженной глубине неподалеку от острова Тютерс.

Увы, мгновенная гибель «Лефорта» была далеко не единственной в мировом списке подобных катастроф.

В 1628 году во время своего первого выхода в море погиб новейший шведский линейный корабль «Ваза». Как и в случае с «Лефортом», трагедия произошла в течение какой-то минуты. В момент салюта на корабль внезапно налетел сильный шквал. «Ваза» внезапно накренилась на противоположный борт, мачты легли в воду, и линкор скрылся в волнах на глазах у многочисленных провожающих. Число погибших составило 170 человек. Среди них были женщины и дети. При расследовании обстоятельств кораблекрушения удалось установить, что в погоне за большой скоростью хода корабль сделали слишком узким и он имел плохую остойчивость и большую валкость. Когда налетел шквал, команда не успела отдать шкоты парусов, чтобы ослабить напор ветра. «Ваза» сильно накренилась, и вода хлынула в пушечные порты, которые были

прорезаны всего лишь на высоте одного метра от ватерлинии. От этого корабль накренился еще больше. С задранного вверх борта начали срываться пушки, круша все на своем пути, разбивая опущенный в воду борт и еще больше увеличивая крен. Всего этого оказалось достаточным для того, чтобы корабль камнем ушел на дно. Гибель «Вазы» сразу же приобрела в Швеции характер национальной трагедии. В 1961 году ее подняли с морского дна и установили на специальном эллинге.

Еще одна подобная катастрофа произошла в 1782 году в Англии, где на Спидхедском рейде внезапно затонул линейный корабль «Роял Джордж». Число погибших на нем превысило 800 человек, включая и державшего флаг на линкоре контр-адмирала Кемпенфельда. Среди погибших было более 300 женщин и детей. На этот раз корабль утонул при полном штиле! Внезапно для всех он вдруг начал быстро крениться на левый борт. Вскоре в нижние палубы стала вливаться вода. Возможно, еще что-то можно было изменить, однако по объявленной тревоге сотни матросов одновременно кинулись на накрененный левый борт, и корабль лег на бок. Через минуту он уже исчез с поверхности моря. Причина гибели корабля «Роял Джордж» так и осталась тайной. Несмотря на то что затонувший линкор не раз обследовали, к какому-то однозначному выводу никто прийти так и не смог. По одной из версий, корабль, накренившись, черпнул воду открытыми пушечными портами. По другой — причиной стала так называемая сухая гниль, то есть ветхость древесины. «Роял Джордж» был далеко не новым кораблем, и во время стоянки на Спидхедском рейде у него просто-напросто мог отвалиться большой кусок днища.

Возвращаясь к истории с «Лефортом», стоит сказать, что, несмотря на массовую гибель людей, особого резонанса эта трагедия тогда в России не вызвала. Скорее всего, это произошло потому, что страна все еще находилась под страшным впечатлением от итогов Крымской войны, и потеря одного корабля к общей мрачной картине мало что прибавляла. Балтийские моряки в память о трагедии «Лефорта» собрали по подписке средства на икону Спасителя, которая до революции находилась в кронштадтском Морском соборе. И днем и ночью у лика Спасителя горели свечи.

На гибель «Лефорта» откликнулся известный живописец-маринист И.К. Айвазовский. Созданное им полотно, посвященное катастрофе линейного корабля, не может оставить равнодушным никого. Из бездны вод по вантам поднимаются вверх белые души людей. Их очень много: впереди матери с младенцами на руках, за ними дети, мужчины. К небу они возносятся уже по солнечному лучу, а среди облаков их встречает сам

Господь. Первоначально эта картина висела в Кронштадтском морском собрании. Затем ее передали в Центральный военно-морской музей. Одна из самых сильных картин Айвазовского на протяжении многих десятилетий почему-то считалась идеологически вредной. Ее не выставляли, а хранили в запасниках музея. Лишь несколько лет назад она стала достоянием общественности.

## Взрыв «Пластуна»

В длинном перечне морских катастроф гибель клипера «Пластун» всегда стояла особняком, слишком уж непонятны и необычны были ее обстоятельства. Ничего, подобного трагедии «Пластуна», в российском флоте, да и в мировой практике, видимо, тоже не случалось ни до, ни после него. И сегодня в деле «Пластуна» гораздо больше вопросов, чем ответов...

Летом 1860 года с Тихого океана на Балтику возвращались корабли Второго амурского отряда. После недавно закончившейся Крымской войны российское правительство наконец-то обратило внимание на свои восточные морские рубежи. И вот теперь туда один за другим уходили, сменяя друг друга, корабельные отряды.

На этот раз, завершая кругосветное плавание, в Кронштадт возвращались корветы «Рында» (под брейд-вымпелом капитана 1-го ранга Попова), «Новик» и клипер «Пластун». Позади годы и тысячи миль плаваний, впереди Кронштадт и столь желанный отдых в кругу близких. 18 августа отряд кораблей был уже на подходе к Кронштадту. Так случилось, что на «Новике» с Дальнего Востока возвращался известный в те годы журналист Вышеславцев, ставший невольным свидетелем случившегося. А поэтому предоставим слово ему: «Был серенький день, и ровный, довольно свежий ветер гнал нас до 10 узлов в час. Еще накануне был сделан сигнал: „Имеете время привести судно в порядок“, — что означало конец ученьям и работам. Мыли, чистили, красили, желая явиться домой как можно в более веселом и красивом виде. „Пластун“ обогнал оба корвета, так что должен был убавить парусов. „Что сделалось с „Пластуном?“ — говорили мы, смотря на грациозные формы клипера; мы не думали, что этот ход будет его последним движением. Мы сидели внизу и были вдруг поражены странным голосом капитана, крикнувшего: „Прикажите свистать всех наверх!“ Обыкновенно в этой команде слышится что-то призывное и оживляющее; на этот раз в ней послышалось что-то лихорадочное, странное. Мы едва успели переглянуться в недоумении, как сбежал вниз кантонист Прохоров и голосом, полным внутреннего волнения, проговорил: „Пластун“ взорвало“. Мы бросились наверх. „Пластун“ еще шел... Вся передняя его часть от грот-мачты была закрыта массой белого, тяжелого дыма, бригрот в клочках, грот-марсель и брамсель еще стояли. Страшная, незабвенная минута!. Но не было времени ужасаться или молиться; каждого из нас призывал долг — долг скорой помощи. Первый

понял это наш капитан, и громкий голос его наэлектризовал людей, готовых броситься, казалось, за борт, чтобы подать помощь погибавшим товарищам. Мы в один момент спустились, едва положили руль на борт, все бросились на другую сторону, чтобы не потерять даже минуты; но „Пластуна“ уже не было... Дым непроницаемый, тяжелый поднялся от воды, поверхность которой грозно клокотала. Мы увидели на обломках деревьев, на всплывших койках людей, по временам скрываемых волнением „Новик“, спустившись, быстро подошел к месту катастрофы и с невообразимой быстротою сбросил все шлюпки, в которые кинулись все, кому следовало быть на них.

Около часа плавали по роковому месту. С биением сердца видели мы в трубу, как вырывали у моря его жертвы. „Новик“ благодарил Бога, что ему удалось спасти 25 товарищей, с которыми делил в продолжении трех лет время, труды, радости и опасности. Когда перевязывали раненых и оттирали вытасненных из воды, раздавалась панихида за упокой погибших.

На „Рынду“ привезено было девять человек. Восемидесяти не удалось увидеть Родины, бывшей так близко, не удалось испытать чувства радости оконченного дела, отравленного и для нас, лишившихся стольких товарищей.»

Подняв всех оставшихся в живых на борт, два корвета на полных парусах и машинах поспешили домой. Никакой торжественной встречи, разумеется, быть не могло. Едва корабли вошли на Кронштадтский рейд, капитан 1-го ранга Попов немедленно съехал на берег катером, чтобы доложить о случившемся. А на набережной уже толпился народ. Все недоумевали:

— Где же «Пластун»? Куда он запропастился? Может, отстал и вот-вот подойдет!

Многие из встречавших еще не знали, что они уже не жены и дети, а вдовы и сироты...

Получив доклад от начальника отряда о произошедшей трагедии, генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич утвердил особую комиссию по расследованию причин катастрофы клипера. Председателем ее был определен член Адмиралтейств— совета герой Севастопольской обороны вице-адмирал Панфилов. Следственной комиссии было поручено:

«1. Рассмотреть рапорт начальника отряда о гибели клипера и все следующие к нему приложения.

2. По содержанию имеющихся в виду сведений разъяснить и привести в точность все подробности, сопровождавшие гибель клипера „Пластун“ и спасение оставшихся в живых.

3. Обратить строгое внимание на причины, по коим мог последовать взрыв в крюйт-камере клипера, и привести предмет сей чрез обследование в совершенную, по мере возможности, ясность.

4. Постановить о вышеизложенном свое мнение.

5. Следственное дело и мнение препроводить в управление флота генерал-аудитора».

Вскоре из собранных воедино и проанализированных сведений стала мало-помалу вырисовываться следующая картина. Клипер «Пластун» вполне успешно нес свою службу в составе Второго амурского отряда под командованием капитан-лейтенанта Мацкевича, опытного и весьма уважаемого командой офицера. Старшим офицером клипера был лейтенант Дистерло. Однако во время нахождения «Пластуна» в Гонолулу было получено распоряжение об откомандировании капитан-лейтенанта Мацкевича в Санкт-Петербург с возвращением через Сан-Франциско. После его отъезда командир отряда кораблей Попов назначает командиром клипера лейтенанта Дистерло. Старшим же офицером стал лейтенант Розенберг. На пути домой Второй амурский отряд совершил переход от Сандвичевых островов до Монтевидео, где капитану 1-го ранга Попову пришлось оставить «Пластун» для ремонта полученных на переходе повреждений. Затем «Пластуну» удалось нагнать ушедшие вперед корветы, и корабли соединились в Шербуре. Оттуда отряд уже в полном составе совершил успешный переход до Копенгагена и, после недолгого там пребывания, взял курс на Кронштадт.

Пороховой взрыв крюйт-камеры «Пластуна» произошел в 5 часов 8 минут пополудни 18 августа во время следования под парусами в точке с координатами: широта 57 градусов 45 минут, долгота 20 градусов 5 минут. После взрыва клипер продержался на воде не более трех минут и пошел ко дну. При взрыве погибли: командир клипера барон Дистерло, старший офицер лейтенант Розенберг, лейтенант Гаврилов, мичман Леман, прапорщики корпуса флотских штурманов Евдокимов и Кочетов, вольный механик Гельм и 68 нижних чинов. Для оказания помощи погибавшим немедленно были спущены три катера, вельбот и шлюпка-четверка, которыми были спасены: лейтенант Литке, мичманы Кноринг и Березин, младший врач Иогансон и 30 человек матросов. Пятеро спасенных имели серьезные ожоги и ушибы, вследствие чего один из матросов вскоре умер.

Исходя из указания великого князя Константина Николаевича вице-адмирал Панфилов первым делом допросил командира отряда капитана 1-го ранга Попова. Допрашивающего и допрашиваемого связывала недавняя общая служба в осажденном Севастополе, где Панфилов командовал

отрядом пароходо-фрегатов, а Попов — одним из пароходо-фрегатов в его отряде. Неоднократно оба участвовали в боевых вылазках против англо-французского флота, бомбардировках неприятельских позиций. Кроме этого обоих связывали и весьма дружеские личные отношения. Однако, несмотря на все это, дознание вице-адмирал Панфилов провел по всей форме.

В своих ответах на задаваемые председателем комиссии вопросы командир отряда кораблей показал следующее: во время встречи с «Пластуном» в Шербуре он осмотрел клипер, найдя его в состоянии, «способном удовлетворить самое взыскательное самолюбие». После осмотра Попов приказал лейтенанту Дистерло передать на другие корветы большую часть пороха, который там был на исходе. После передачи, по докладу командира «Пластуна», на клипере осталось лишь шесть пудов пороха. Во время стоянки в Копенгагене Попов произвел «Пластуну» артиллерийский смотр, пригласив на него для учебы всех офицеров с обоих корветов. Этот двухчасовой смотр также показал хорошее содержание материальной части на «Пластуне» и высокую выучку команды. Однако ряд замечаний командира отряда был довольно серьезным. В крюйт-камере отсутствовали пампуши (специальные тапки, которые положено надевать, находясь в крюйт-камере, во избежание высекания искры). По докладу командира клипера, старые пампуши износились. В углу крюйт-камеры была обнаружена связка боевых ракет, которые должны были храниться в специальных чемоданных ящиках далеко от пороха. Кроме этого на полу в крюйт-камере была обнаружена пороховая пыль. Пампуши Попов велел пошить, ракеты убрать, а пол в крюйт-камере вымыть. Самого командира «Пластуна» лейтенанта Дистерло Попов охарактеризовал как службиста и педанта, у которого понятия об уставе были таковы, что он требовал исполнения не только его смысла, но и буквы. «Я никогда не желал бы иметь лучшего товарища!» — заявил Попов. Впрочем, все понимали, что ничего другого сказать о командире клипера он в данной ситуации просто не мог, ибо самолично выдвинул его на командирскую должность в ходе плавания, а потому все претензии к покойному командиру клипера автоматически обращались претензиями к живому командиру отряда.

По выходе клипера в море в крюйт-камере началась работа по устранению замечаний. Первыми были уложены в чемоданные ящики ракеты. Затем во время вахты мичмана Кноринга с часу ночи до семи утра 18 августа было дано приказание перенести из крюйт-камеры в кают-компанию ящики с гранатами. На время переноски в целях безопасности на клипере погасили огни и на баке обрезали фитиль (место для курения).



Старший офицер передал вахтенному начальнику ключи от крюйт-камеры, а тот в свою очередь передал их кондуктору Савельеву. При вскрытии крюйт-камеры, помимо Савельева, присутствовали старший офицер, ревизор и пять матросов. В три часа утра начались работы по переноске ящиков с гранатами и картечью. К четырем часам все ящики были перенесены. В начале пятого старший офицер, находившийся в это время в кают-компании, получил доклад, что работа завершена. После этого старший офицер приказал ревизору возглавить работу по помывке крюйт-камеры. До взрыва оставалось каких-то полчаса...

Оставшийся в живых лейтенант Литке показал, что он сменил барона Кноринга в четыре часа утра, менее чем за десять минут до взрыва. По заступлении он получил доклад, что старший офицер находится в крюйт-камере и наблюдает за проводимыми там работами.

Артиллерийский кондуктор Федоров, которого тоже удалось спасти, рассказал, что он участвовал вместе с другими матросами в переноске ящиков из крюйт-камеры в кают-компанию. Закончив работать, он пошел спросить, не нужно ли еще чего-нибудь перенести, и на входе в крюйт-камеру встретил содержателя крюйт-камеры кондуктора Савельева. Тот сказал Федорову, что больше ничего не нужно и что он сам идет доложить ревизору о наведенном в крюйт-камере порядке. Едва Федоров спустился в машинное отделение, как раздался взрыв. Поэтому Федоров полагает, что в момент взрыва в крюйт-камере мог находиться только один Савельев.

По показанию нескольких матросов, незадолго до взрыва лейтенант Дистерло спросил старшего офицера: «Закончена ли работа в крюйт-камере?» И когда тот ответил отрицательно, мрачно заметил «Пора бы кончить!» После чего старший офицер спустился вниз, и почти сразу последовал взрыв. Однако другие утверждали, что старший офицер лейтенант Розенберг к этому времени находился уже на шканцах с командиром. Единства в этих показаниях не было. В одном все — и офицеры, и матросы — были единодушны: в течение всего кругосветного плавания в крюйт-камере поддерживался должный порядок, и никто не нарушал правил пребывания в ней: соблюдались переодевание в парусные сапоги, или пампуши, исправность фонаря и отсутствие открытого огня.

Внезапно особое внимание следователей привлекла фраза унтер-офицера Федорова о давнем конфликте между кондуктором Савельевым и бывшим в ту пору еще старшим офицером лейтенантом Дистерло. Дело было еще во время стоянки клипера в Хакодате. Тогда Дистерло распорядился положить ракеты и гранаты в крюйт-камеру, Савельев воспротивился этому, сказав, что там хранить боеприпасы не положено. На

что Дистерло топнул ногой и крикнул: «Пошел прочь!» При этом Федоров добавил, что так, впрочем, Дистерло поступал всегда, когда выслушивал доклады своих матросов.

Кроме этого в ходе дальнейшего опроса было выявлено, что на борту «Пластуна» находилось гораздо больше пороха, чем те шесть пудов, о которых доложил командиру отряда лейтенант Дистерло. По свидетельству матроса Килека, во время пребывания в Николаевске на борт клипера дополнительно доставили четыре бочонка пороха, которые так и остались стоять в проходе крюйт-камеры. Это же подтвердили и другие матросы из числа спасенных.

Характер взрыва и матросы, и офицеры описывали по-разному. Одним он показался как очень сильный выстрел, другим же — как протяжный шум, третьим — просто оглушительный треск. Матрос Алексеев, кого взрыв застал подле фок-мачты, вообще охарактеризовал его как некий пронзительный визг. Юнга Миртов рассказал, что ему показалось, будто перед самым выстрелом начали лопаться ударные трубки. Такую же мысль высказал и лейтенант Литке, который выдвинул версию, что в процессе передвижения ящиков в крюйт-камере матросы могли случайно надавить ящиком на одну из трубок, а та могла лопнуть и воспламенить рассыпанный по палубе порох, затем последовали детонация и взрыв.

Чтобы разобраться до конца с версией Литке, комиссия была вынуждена провести несколько экспериментов. Однако после их проведения общее мнение всех сходилось на том, что подобный ход событий слишком маловероятен и почти невозможен, ибо случайно раздавить трубку ящиком было просто нереально.

Именно тогда впервые возникло предположение о возможности преднамеренного подрыва корабля. При последующем опросе все члены экипажа «Пластуна», кроме одного, отвергли такую возможность. Этим одним был унтер-офицер Федоров. Он сказал, что после долгих раздумий пришел к выводу, что взрыв стал следствием умышленных действий содержателя крюйт-камеры кондуктора Савельева. По словам Федорова, Савельев был очень озлоблен на командира. Обращение с командой со стороны командования клипера было вообще весьма плохим, но особенно доставалось именно Савельеву. Его буквально ненавидели и командир, и старший офицер. Дело доходило до того, что оба его даже часто били. Дальнейшие расспросы повергли следователей в изумление — как оказалось, на борту «Пластуна» издевательство над матросами носило постоянный и самый изуверский характер. По приказанию старшего офицера, того же Савельева привязывали на несколько часов к бушприту. В

другой раз он был нещадно выпорот линьками только за то, что в кубрике, за который он отвечал, была обнаружена валявшаяся матросская шинель. По словам Федорова, и на этот раз он якобы слышал отданное старшим офицером приказание после окончания работ в крюйт-камере идти Савельеву на бак, где уже приготовлены линьки для его порки (факт подготовки к экзекуции подтвердил и матрос Алексеев). Вообще Савельев, по словам Федорова, был смирным и тихим, но, выпивши, становился дерзким и смелым. По выходе клипера из Николаевска Савельев якобы выкупил у матроса Макарова на несколько месяцев вперед ежедневную винную порцию и начал пить. Оставшийся в живых Макаров факт продажи своей винной порции подтвердил. По мнению Федорова, был Савельев нетрезв и в последний день своей жизни. Однако мичман Кноринг заявил, что Савельев не мог быть в день катастрофы пьян, иначе он это непременно заметил бы и ключей от крюйт-камеры кондуктору никогда не выдал бы.

В целом все спасшиеся матросы отзывались о Савельеве положительно, как о хорошем человеке, хотя и несколько медлительном, но не способном не только кого-либо обидеть, но даже ругаться. Тот факт, что кондуктор начал пить по две чарки, все единодушно относили на счет постоянных издевательств над содержателем крюйт-камеры.

Когда матросы поняли, что могут рассказать обо всем, что творилось на «Пластуне», без утайки, перед следователями предстала беспредельная картина самоуправства. За самые мелкие прегрешения давали по 50 линьков, а за плевок на палубу — сразу по 100. Матросы вспомнили случай, когда у баталера не оказалось уксуса. На вопрос старшего офицера: «Почему отсутствует уксус?» — тот ответил: «Когда я просился у вас съехать на берег и все закупить, вы меня непустили». Ответ был воспринят как дерзость, и несчастный баталер тут же получил ни много ни мало 328 линьков. С показаниями матросов о бесконечных избиениях на «Пластуне» был не согласен спасенный мичман Березин, утверждавший, что ничего подобного не было. Однако следователи отнеслись к показанию мичмана в этом случае с известным недоверием.

Сразу 18 человек показало, что командир со старшим офицером ежедневно били Савельева по лицу, ставили на ванты, сажали на бак, пороли линьками. Боцман Ларионов признал, что по приказанию командира он самолично не один раз бил содержателя крюйт-камеры линьками.

Впрочем, о всех иных офицерах, кроме командира и старшего офицера, матросы отзывались только положительно.

На этом комиссия свою работу и завершила. Дело о гибели клипера

грозило перерасти в дело о порядках, царивших на кораблях российского флота и об унижительном и бесправном положении матросов. Подобное же разбирательство уже выходило за рамки компетенции комиссии. Думается, что и особого желания заниматься этой темой не было ни у членов комиссии, ни у ее председателя вице-адмирала Панфилова. В «Заключительном мнении», поданном генерал-адмиралу, комиссия констатировала примерный ход событий. Отметила возможность версии с раздавленными ударными трубками. Что касается версии сознательного подрыва крюйт-камеры кондуктором Савельевым, то комиссия записала по этому поводу следующее: «Савельев был человек ленивый, беспечный и не совсем трезвый. Строгость же командира и старшего офицера нередко доходила до того, что, кроме телесных наказаний, ставили его на ванты, привязывали к бушприту и били по лицу, так что редкий день мог пройти ему без обиды. Понятно, что такая жизнь в продолжении трех лет могла довести человека до отчаяния; перед самым же взрывом старший офицер приказал ему идти на бак для наказания по окончании работ. Савельев же с некоторого времени предавался излишнему употреблению вина и, как должно полагать, в утешение от испытываемого им взыскания в этот день также выпил двойную порцию рому; и хотя после этого прошло уже пять часов, но, работая в душной и тесной крюйт-камере, доведенный побоями и угрозами до крайности, он, под влиянием предстоявшего наказания, мог, при своей бесхарактерности и малодушии, в минуту досады решиться положить всему конец — лишить себя жизни вместе со всеми сослуживцами на клипере. Нельзя, однако же, не заметить, что большинство сослуживцев его отвергает возможность этого умысла, предполагаемого только кондуктором Федоровым».

Так как пункт о кондукторе Савельеве был последним, следовательно, комиссия ненавязчиво давала понять, что она склоняется именно к версии об умышленном подрыве «Пластуна».

Закончив работу, комиссия вице-адмирала Панфилова передала все материалы в Морской генерал-аудиториат (прообраз нынешней военной прокуратуры). Там, внимательно изучив бумаги, поставили вопрос: не могли взрыв быть вызван какими-либо конструктивными недостатками самой крюйт-камеры. Изучение этого вопроса было поручено известному мореплавателю контр-адмиралу Унковскому. Им были изучены крюйт-камеры однотипных с «Пластуном» клиперов и допрошен строитель «Пластуна» штабс-капитан Василевский. Однако никаких серьезных недостатков в конструкции клиперной крюйт-камеры выявлено не было. Зато обнаружилось, что истинное положение дел на «Пластуне» весьма

отличалось от представленного. Вопреки требованиям Морского устава осматривать командиром и старшим офицером крюйт-камеры один раз в четыре месяца и каждый раз после сильной качки, на «Пластуна» они осматривались раз в год, никто не инструктировал и не проверял матросов, привлекаемых для работы в крюйт-камере, отсутствовали периодические проверки безопасности фонарей, вспомнили и про злосчастные пампуши. Кроме того, вскрылся факт, что в крюйт-камере «Пластуна» вообще хранилось черт знает что: не только ракеты с гранатами, но и закупленные бобы для камбуза. Во время одного из штормов они так завалили входную дверь, что ее потом долго не могли открыть. Удивило аудиторов и полное незнание спасшимися офицерами состояния корабельной артиллерии, в то время как вахтенные начальники должны были владеть этим вопросом.

Генерал-аудиториат в целом полностью согласился с выводами комиссии, признав, что и он склоняется к версии об умышленном взрыве клипера кондуктором Савельевым, хотя при отсутствии должного контроля за содержанием крюйт-камеры корабля со стороны командования там могло произойти что угодно. Из-за отсутствия конкретных фактов в отношении содержателя крюйт-камеры было определено: «При отсутствии всякого подозрения Савельева в умышленном взрыве и при отсутствии какого-либо указания на подобное намерение со стороны его, Морской генерал-аудиториат, имея в виду, что не только участь подсудимого, но и память умершего человека должны быть дороги для судящих, положил: устранить всякое подозрение на погибшего кондуктора Савельева в учинении умышленного взрыва». В конце концов генерал-аудиториат пришел к выводу, что «обнаруженные из следственного дела упущения и противозаконные действия должны быть отнесены единственно к вине командовавшего клипером и старшего офицеров — лейтенантов барона Дистерло и Розенберга, за что и следовало бы, по важности оных, предать их военному суду, но, за смертью обоих, заключение делаться не будет».

В окончательных выводах, которые легли на стол императору Александру Второму, о кондукторе Савельеве уже не упоминали. Наиболее вероятную версию, вокруг которой, собственно говоря, и крутилось все расследование, решили предать забвению, чтобы «не огорчать» государя и не вызывать нареканий сверху в адрес флота и царивших там порядков. Вспомним, что шел 1860 год — канун отмены крепостного права, когда подавляющее число офицеров все еще относилось к подчиненным, как к своим рабам, когда на всех государственных уровнях кипели страсти за и против отмены крепостничества. Именно поэтому, скорее всего, членами генерал-аудиториата и было принято решение не выносить сора из избы. А

поэтому в заключительном акте значилось:

«1. Гибель клипера „Пластун“ отнести к несчастью по неосторожности, вследствие бывшего на нем беспорядка по содержанию артиллерийской части.

2. Так как виновные в этих беспорядках погибли при последовавшем взрыве, то настоящее следственное дело оставить без дальнейших последствий, а убытки по стоимости клипера и всего бывшего на нем и у нижних чинов казенного имущества, равно издержки, употребленные при обследовании дела, принять на счет казны.

3. Спасшимся с клипера „Пластун“ офицерам, медику и нижним чинам, как ни в чем не причастным к гибели клипера, выдать не в зачет... офицерам полугодовые, а нижним чинам годовые оклады жалованья и сверх того выдать нижним чинам обмундирование, какое кому следовать будет».

Просмотрев представленные ему бумаги, Александр Второй поверх заключительного акта начертал: «Быть посему». Больше никто и никогда расследованием случившегося на «Пластуне» не занимался.

До настоящего времени истинные причины трагедии клипера так и остаются неизвестными, и вряд ли уже когда-нибудь что-то удастся узнать нового в этом забытом и запутанном деле. Однако наиболее вероятной все же представляется именно версия сознательного взрыва корабля кондуктором Савельевым, доведенным до предела издевательствами и побоями своих командиров. Что ж, вполне возможно, что отчаявшийся что-либо изменить в своей невыносимой жизни человек именно так решил положить конец своим страданиям.

## Бей своих, чтоб чужие боялись!

Летом 1869 года броненосная эскадра Балтийского флота в составе броненосных батарей «Кремль» и «Первенец», фрегатов «Петропавловск», «Олег» и «Пересвет» и корвета «Витязь» под командованием вице-адмирала Григория Ивановича Бутакова (флаг на фрегате «Петропавловск») находилась в практическом плавании в Финском заливе неподалеку от острова Гогланд, отрабатывая элементы эскадренного маневрирования. 2 августа командующий начал отработку построений и перестроений кораблей. Во время одного из таких перестроений в 19 часов 30 минут — из строя фронта в кильватер — броненосная батарея «Кремль» таранила 57-пушечный фрегат «Олег». Спустя пятнадцать минут последний затонул.

Лишь потому, что рядом с гибнувшим фрегатом была вся эскадра, а на море стоял почти полный штиль, удалось избежать больших жертв. Из команды «Олега» погибли 16 человек, в основном те, кто находился вблизи места таранного удара «Кремля», остальные 497 человек были спасены. Эвакуация проходила в образцовом порядке. Все офицеры были распределены для наблюдения за посадкой матросов в шлюпки. Помимо этого за борт сбросили койки и люки, чтобы те, кому по какой-то причине не хватит места в шлюпках, могли прыгать за борт и держаться, пока их не подберут.

Из-за малой глубины над поверхностью моря остались видны верхушки брам-стенг. В рапорте управляющего Морским министерством на имя императора Александра Второго особо отмечалось, что с гибнувшего «Олега» был спасен шканечный журнал и сундук с корабельной казной.

Достоинство вело себя в момент гибели корабля и его командование. Командир «Олега» капитан 1-го ранга Майдель и старший офицер капитан-лейтенант Толбухин покинули гибнущий корабль в самый последний момент, спустившись в катер. С трудом отцепив его от талей, они сумели отойти от «Олега», а затем были приняты в шлюпку-шестерку с корвета «Витязь».

Как все же произошла эта одна из самых нелепых трагедий в истории нашего флота? А дело было так. Фрегат «Олег» находился в составе эскадры, шедшей строем фронта, и занимал третье место от левофлангового фрегата «Петропавловск», на котором держал свой флаг вице-адмирал Бутаков. В 19 часов с «Петропавловска» дали сигнал:

«Переменить фланги, поворачивая вправо». Выполняя приказ флагмана, командир «Олега» немедленно повернул вправо на 8 румбов, продолжая при этом следовать в струе броненосной батареи «Первенец» на такой же дистанции, как и ранее, находясь в строю фронта. «Первенец», шедший впереди «Олега», поворотил вправо на 16 румбов. Почти одновременно начал поворот на 16 румбов и «Олег».

В то же время броненосная батарея «Кремль», бывшая ко времени второго поворота вне строя, находилась слева по борту от «Олега» и тоже поворачивала вправо. Видя, что «Кремль» покатился вправо и начинает опасно сближаться с фрегатом, командир «Олега» приказал дать полный ход, чтобы максимально ускорить циркуляцию и успеть вывернуться из-под удара неумолимо надвигающейся плавбатарей. Для перекладки руля времени уже не оставалось, и вывернуться из-под удара не удалось.

Что касается «Кремля», то он обошел броненосную батарею «Первенец» и стал обходить фрегат «Олег». В этот момент на «Кремле» положили руль влево для следования за «Первенцем». Увидев быстро приближающийся «Олег», командир «Кремля» попытался было повернуть в противоположную сторону и дать задний ход, однако было уже поздно. Фрегат к этому моменту заканчивал циркуляцию. Спустя несколько мгновений корабли столкнулись. Удар пришелся в левый борт почти под прямым углом впереди грот-мачты. При этом «Кремль» даже не успел отработать назад винтами.

Вообще, ведя разговор о трагедии «Олега», необходимо принять во внимание, что первые отечественные броненосные батареи, к которым относились «Кремль» и «Первенец», были практически непригодными в строю, то есть настолько плохо управлялись, что уже само нахождение их в эскадре создавало обстановку определенного риска. Именно поэтому крайне неуклюжие и тихоходные броненосные корабли назывались не броненосцами, а батареями; уже в самом названии подчеркивался их оборонительный характер. Чрезвычайно рыскливые, они, по образному выражению одного из современников, «вечно шатались словно пьяные, то и дело норовя в кого-нибудь да врезаться». Раз положив руль на один борт, даже совсем немного, батарея получала такое вращательное движение, вернуть из которого ее в краткий промежуток времени уже не было никакой возможности.

При этом если «Кремль» отличался сложностью в управлении, то «Олег» представлял собой старый корабль, и его деревянный корпус был к 1869 году предельно изношен.

Удар «Кремля» в борт «Олега» не был слишком сильным. Это следует



хотя бы из того, что при столкновении уцелел даже бушприт. Что касается броненосной батареи, то в ее таранное отделение через трещину поступила вода до семи футов, которую вскоре выкачали. После удара «Кремль» поворотил влево и прошел вдоль борта «Олега», снеся при этом с него все шлюпки.

Из доклада командира «Кремля» капитана 2-го ранга Корнилова: «Августа 3-го в 6 часов 40 минут вечера вверенная мне батарея находилась в ордере фронта эскадры на румбе норд-норд-ост, при этом был сделан сигнал: „Переменить фланги, поворачивая вправо“. В это время батарея „Кремль“ была несколько впереди линии фронта, вследствие чего, по спуску сигнала, когда все суда поворотили вдруг вправо на 8 румбов, она очутилась левее линии кильватера судов. Желая вступить в кильватер впереди идущему корвету „Витязь“, я начал понемногу склонять курс вправо. В это время батарея „Первенец“, имевшая ход более, чем „Кремль“, стала обгонять ее, почему мне пришлось от прежде принятого курса отклоняться влево до тех пор, пока корма „Первенца“ не прошла носа „Кремля“. Тогда я тотчас же положил руль на два с половиной шлага лево с намерением вступить в кильватер „Первенцу“. „Кремль“ быстро катился вправо. В этот момент я заметил, что сзади идущий фрегат покатился сильно влево. Я тотчас же переложил руль вправо на борт, но раскатившаяся батарея не могла скоро переменить направления; хода же я не уменьшал, желая этим заставить судно скорее почувствовать руля, и только тогда, когда оставалось сажень 8 до „Олега“, то есть когда уже не было надежды разойтись, я командовал полный задний ход, который действительно и был дан тотчас же, еще до столкновения, после которого батарея „Кремль“ при заднем ходе очень скоро отошла от фрегата; сознавая всю силу удара и заметив, кроме того, что на фрегате послали людей готовить гребные суда к спуску, командовал тоже спустить гребные суда, которые были живо сброшены с боканцев и посланы к фрегату; гребные же суда из ростер не были спущены, потому что остальная команда была послана на помпы и в таранное отделение, где, как мне доложили, в это время открылась течь. В критическую минуту гибели фрегата „Олега“ как господа офицеры и гардемарины своею распорядительностью и энергиею, так и нижние чины бравым, быстрым исполнением всех приказаний старались превзойти друг друга в усердии и желании помочь бедствующему судну».

При ударе в борт «Олега» шпирон «Кремля» попал точно в его машинное отделение. От ворвавшегося в машину потока воды сразу же погибли несколько человек из вахты машинной команды. Другие некоторое

время пытались бороться с водой и только после приказа оставить корабль вышли наверх. Сразу же начало заливать и топки у печей. Вода распространялась стремительно, ведь в то время никто еще не имел ни малейшего понятия о водонепроницаемых переборках. Корабли строили по старинке, исходя из многовекового опыта парусного флота.

Уже через минуту после тарана на ходовой мостик «Олега» выскочил старший механик поручик Машин с криком:

— Вода заливает машину! Пробоина огромна, и заделать ее невозможно! Я поставил людей на помпы, но они не справятся!

— Сколько у нас времени? — хмуро спросил его капитан 1-го ранга Майдель.

— Четверть часа, не более!

Старший механик снова рванулся вниз, но уже через пару минут выскочил оттуда обратно.

— Что у вас? — крикнул, перегнувшись через перила мостика, командир.

— Заливает топки!

Майдель повернулся к вахтенному штурманскому офицеру прапорщику Кейзеру:

— Поднимайте сигнал: «Терплю бедствие и имею необходимость в немедленной помощи».

Донесения продолжали поступать на ходовой мостик одно за другим: вода залила машину и трюм, вода заполняет кубрик, вода уже подошла под батарейную палубу и начинает поступать в батарею. В это время из батареи кто-то закричал:

— Пожар!

Дело в том, что, когда вода подступила к топкам и начала их заливать, наверх выбросило форс пламени. Старший офицер Толбухин немедленно приказал барабанщику бить пожарную тревогу. Однако тушение огня почти сразу же прекратили. Корабль тонул, и командир не желал зря рисковать людьми. В тушении того, что горело, уже не было никакого смысла.

В это время в третий раз показался старший механик:

— Вода залила жилую палубу!

— Спасайте своих людей! — распорядился командир.

Впоследствии капитан 1-го ранга Майдель вспоминал: «Несмотря на то, что за исключением 100 человек, команда фрегата „Олег“ состояла из рекрутов и людей, бывших в первый раз в море, я не заметил между ними ни робости, ни упадка духа, столь свойственных в такую критическую минуту. Все матросы исполняли свою обязанность как бы во время

простого ученья, без суеты и замешательства».

По первой же команде марсовые побежали по марсам для подачи горденей. На палубе уже рубили тросы, державшие баркас и шлюпки, спускали их на таях. В ходе этой работы один из матросов упал за борт. Ему был тут же сброшен буюк с горящим на нем фальшфейером. Впоследствии очевидцы отмечали, что гибель «Олега» была столь скоротечна, что когда он уже пошел ко дну, фальшфейер еще горел.

Все решали считанные минуты. Командир «Олега» реагировал на все быстро и грамотно:

— Для спуска баркаса завести тали на мачты! Поднять сигнал «Терплю бедствие», начать спуск гребных судов! Старшему офицеру организовать посадку людей в шлюпки!

Немедленно начался спуск шлюпок и со всех находящихся рядом кораблей.

По мере заполнения людьми шлюпки одна за другой отходили от борта тонущего «Олега», чтобы не быть затянутыми в водоворот. В течение каких-то десяти минут вся команда фрегата была снята с гибнущего корабля в полном порядке и без всяких потерь. При этом ни один из членов экипажа не спасал своего имущества, что во все времена на всех флотах считалось первым признаком низкого морального духа и неспособности к дисциплине.

Из отчета капитана 1-го ранга Майделя: «В неминуемой гибели фрегата не было уже никакого сомнения. Оставалось поспешить спасением команды. Я приказал спустить людей с марсов долой, прекратить все работы и, видя подходящие к фрегату гребные суда с эскадры, приказал господам офицерам стать по бортам для рассаживания людей в шлюпки и сохранения между ними порядка и в то же время выбрасывать за борт койки, люки, трапы и другие предметы, могущие послужить для спасения команды, когда фрегат пойдет ко дну. Приказания эти исполнялись командою быстро и с тем же порядком, как и предыдущие. Первыми были спущены на суда больные, нижние чины, доктора и священник. Во все это время фрегат был накренен в правую сторону, примерно, градусов на 7 или на 8, а потому вода стала подходить к пушечным бортам батарейной палубы. С обоих бортов фрегата спускали на концах и по штормтрапам команду на гребные суда».

Между тем «Олег» погружался все стремительнее. Постепенно он все больше заваливался на левый борт и вскоре уже черпал им воду. Когда в шлюпки было посажено почти две трети команды, со стоявшего ближе всех других кораблей, «Первенца», во все горло закричали:

— Гребным судам прочь от фрегата! «Олег» тонет!

Майдель прокричал то же самое в свой медный рупор. Оглянувшись, он увидел, что на корабле находится еще человек тридцать команды, едва державшихся на поднятом кверху левом борту. Из офицеров рядом с ними находились лейтенанты Валицкий и Гринвальд, до самого последнего момента занимавшиеся у борта размещением матросов в шлюпках. На мостике вместе с командиром стояли старший офицер Толбухин и гардемарин Гессельблат.

— Всем бросаться за борт! — прокричал Майдель. — И как можно дальше отплывать от корабля!

Матросы тут же попрыгали за борт и, хватаясь за плавающие люки и доски, быстро отплывали от «Олега».

— Теперь нам можно подумать и о своем спасении! — подошел к Майделю капитан-лейтенант Толбухин.

Из отчета командира «Олега»: «Старший офицер, подойдя ко мне, сказал, что для личного спасения остается перескочить на катер, стоявший у левых бизань-вант, сломанный батареей „Кремль“ при столкновении и наполненный водой почти по банки. Едва я успел вскочить в этот катер вместе со старшим офицером капитан-лейтенантом Толбухиным и находившимся при мне гардемаринном Гессельблатом, как заметили, что фрегат начал выпрямляться, так как вода хлынула уже в шпигаты верхней палубы. На этот же катер успели перейти лейтенанты Валицкий и Гринвальд, остававшиеся до последней минуты на своих постах для распределения людей по шлюпкам, а также инженер-механик прапорщик Эльснер и человека четыре матроса, из числа остававшихся на фрегате».

Собравшиеся в разбитом полузатонувшем баркасе люди, затаив дыхание, ждали погружения фрегата. Сможет ли всплыть их баркас или, увлекаемый водоворотом, он уйдет на дно следом за кораблем? К счастью, «Олег» тонул на мелководье и никакого водоворота не образовалось. Баркас благополучно остался на воде, и уже через несколько минут моряки с него были подобраны шлюпкой с корвета «Витязь».

В момент погружения «Олега» на его борту оставалось несколько человек, которые по каким-то причинам не успели вовремя покинуть корабль. Они держались за койки и также были очень быстро подняты находившимися поблизости шлюпками.

«Олег» затонул на глубине 32 саженей в девяти милях от верхнего Гогландского маяка на норд-вест 84 градуса в двух милях от банки Мордвинова.

Из докладной записки по факту гибели «Олега»: «В эти печальные

минуты каждый из чинов команды, казалось, желал перещеголять один другого своим самоотвержением, и матросы не только не толпились у борта, спеша спастись, а хладнокровно ожидали распоряжений своих офицеров. Примеры такого самоотвержения были ежеминутны; когда приказано было сажать на суда больных, команда почтительно расступилась перед священником Павлом, 60-летним старцем, и по приказанию лейтенанта Гринвальда бережно спустили его в шлюпку; когда старший штурманский офицер штабс-капитан Трапезников подошел к шкафуту со шканечным журналом, то команда раздвинулась и некоторые сказали: „Садитесь, ваше благородие!“ Часовые у денежного сундука и в малой крюйт-камере оставались на своих постах до тех пор, пока не были сняты, по приказанию старшего офицера, своим ефрейтором. Часовой у большой крюйт-камеры, вследствие быстрого погружения фрегата носовой частью, утонул, оставаясь на своем посту. Кроме того, утонули марсовых 12 матросов и 1 кочегар. Спасены все офицеры, гардемарины и 487 человек команды. При гибели фрегата спасено: старшим штурманским офицером — шканечный журнал, корпуса штурманов прапорщиком Кейзером сигнальные книги, ревизором мичманом Безобразовым — фрегатский денежный сундук. Сундуки с матросскими деньгами спасены фельдфебелями по приказанию ротных командиров, которые оставались при своих местах, распоряжались спуском гребных судов с роств и посадкою команды на шлюпки; лейтенант Гринвальд спас матросские деньги своей роты лично, найдя для того свободный момент после спуска гребных судов с боканцев; шнуровые книги тоже спасены содержателями, за исключением шкиперской, находившейся в шкиперской каюты в носу, быстро затонувшей от удара, и машинной шнуровой книги, которую не могли достать из развороченной при ударе каюты содержателя. Старший механик подпоручик Машнин 1-й успел спасти угольные квитанции. Из частного имущества не спасено ничего».

Впоследствии ущерб от гибели «Олега» со всем вооружением, снаряжением и имуществом был оценен в 469 тысяч 900 рублей и 48 с тремя четвертями копеек. Помимо этого, претензии на потерю имущества стоимостью 219 рублей 89 копеек выдвинул вольнонаемный кок Васильев.

Разумеется, что потеря боевого корабля первого ранга в мирное время, да еще при столь необычных обстоятельствах, есть событие чрезвычайное. Вполне логично, что императором Александром Вторым была немедленно назначена следственная комиссия во главе с опытным моряком контр-адмиралом Ендогуровым

Однако перед тем как ознакомиться с ходом судебного расследования,

нам не лишне будет познакомиться с главными фигурантами этого процесса.

Командир фрегата «Олег» — капитан 1-го ранга Григорий Густавович фон Майдель. В 1833 году поступил в Морской корпус. После его окончания служил на Балтике. В 1845 году участвовал в полярной экспедиции к Новой Земле. Затем, в период Крымской войны, участвовал в обороне Кронштадта от англичан. Позднее был назначен командиром клипера «Джигит», на котором плавал на Дальний Восток. Там же, на Дальнем Востоке, Майдель был назначен командиром корвета «Боярин». После возвращения в Кронштадт он некоторое время служил на Каспии, где руководил Астрабадской станцией. В 1862 году стал капитаном 2-го ранга и был назначен командиром фрегата «Дмитрий Донской», а затем и «Олега».

Что касается капитана 2-го ранга Алексея Александровича Корнилова, то он был на десять лет младше Майделя. Его отец закончил Царскосельский лицей и хорошо знал А.С. Пушкина. Знаменитый герой обороны Севастополя вице-адмирал В.А. Корнилов приходился ему родным дядей.

Мичманом Корнилов стал в 1849 году и выпустился на Черноморский флот. Плавал на линкоре «Двенадцать апостолов» и на пароходо-фрегате «Одесса». Участвовал в Синопском сражении и обороне Севастополя. Там он получил четыре ранения, но остался в строю, за что был награжден двумя орденами и золотой саблей. Участвовал в плавании вокруг Скандинавии на клипере «Наездник», после чего, уже старшим офицером, ушел на Дальний Восток на клипере «Джигит», командиром которого был в то время Г.Г. Майдель. С переходом Майделя на новую должность Корнилов стал командиром клипера. В 1860 году Корнилов привел клипер в Кронштадт и принял под команду винтовую шхуну «Сахалин». Служил флаг-капитаном при контр-адмирале Попове на Тихом океане. В 1864–1868 годах командовал канонерской лодкой «Смерч», которая погибла в финских шхерах. Суд Корнилова оправдал, так как скала, на которую наткнулась канонерская лодка, не была обозначена на карте. Затем Корнилов стал капитаном 2-го ранга и вскоре получил под команду броненосную плавбатарею «Кремль».

Председатель суда контр-адмирал Ендогуров прежде всего опросил командующего эскадрой вице-адмирала Бутакова. Первый вопрос был вполне закономерным:

— Имели ли право батарея «Первенец» и фрегат «Олег» обгонять батарею «Кремль» внутри эволюционного круга?

На это Бутаков ответил не задумываясь:

— Командир «Кремля» имел право и даже моральное обязательство идти за «Первенцем», так как при повороте «все вдруг» на восемь румбов все корабли так или иначе выходят из строя. Одни находятся правее передового, другие левее, и все одновременно стремятся занять свое место в новой кильватерной колонне. Ввиду того что батарея «Первенец» обошла «Кремль», «Олегу» оставались два способа действий: пройти прямо до места поворота корвета «Витязь» и только тогда начать свой поворот на 16 румбов или же, сохраняя свой промежуток от переднего мателота, поворачивать с того места, где начал поворот этот корабль. Принятое командиром «Олега» решение потребовало от «Кремля», следовавшего в то время за «Первенцем», держать курс, параллельный курсу фрегата, но конструктивные недостатки «Кремля» этого сделать не позволили.

Затем опрашивали командира «Кремля» капитана 2-го ранга Корнилова.

— Я считал себя вправе вступить в кильватер «Первенцу» и рассчитывал, что «Первенец» прибавит хода, чтобы догнать идущий впереди «Витязь». Тогда расстояние между мной и «Олегом» увеличивалось настолько, что я мог вполне спокойно войти в кильватер «Первенцу». Именно поэтому я пропустил вперед «Первенец», а затем положил руль лево на борт. «Кремль» быстро покотился влево, а фрегат «Олег», имевший 8 узлов, стал стремительно приближаться.

— По нашим расчетам, данная вами команда на задний ход была способна значительно уменьшить силу удара!

— Еще в начале кампании я докладывал командованию, что имею какое-то внешнее повреждение винта! — тут же отозвался Корнилов и выложил на стол соответствующий рапорт.

— Надлежит обследовать винт «Кремля»! — велел Ендогуров.

Обследование водолазами кормовой части броненосной батареи выявило факт отрыва от винта «Кремля» одного из перьев, что значительно влияло на и без того небольшую ее скорость.

Опросили и командира «Олега» капитана 1-го ранга фон Майделя.

— Я вообще недоумеваю и не понимаю намерений командира «Кремля»! — заявил фон Майдель. — Я думал, что Корнилов совершит свой поворот вне линии строя и останется параллельным моему фрегату. В это время я сам заканчивал поворот. Увидев неожиданное и очень быстрое приближение «Кремля», я дал полный ход машине, чтобы успеть вывернуться из-под удара, но «Кремль» катился гораздо быстрее меня, и поэтому уклониться от удара я не успел.

Чем больше продолжалось разбирательство, тем все более очевидным становилось то, что причинами гибели «Олега» стали плохие маневренные качества «Кремля», усугубившиеся не обнаруженным своевременно повреждением винта, а также неопределенность инструкций по маневрированию в составе эскадры, в которых не указывалось однозначно, следует ли считать вышедшим из строя корабль, если он по каким-то причинам потерял свое место в линии, уже занятое другим кораблем.

Помимо этого в катастрофе определенную роль сыграли и личные качества командира «Кремля» капитана 2-го ранга Алексея Александровича Корнилова.

Отчаянно смелый на войне, Корнилов отличался решительностью и в мирное время, командуя кораблями. На той же батарее «Кремль» он своими весьма смелыми (если не сказать — рискованными) маневрами на Транзундском рейде не раз заставлял хвататься за сердце вице-адмирала Бутакова.

— Если каждый из наших командиров будет топить по два корабля, прежде чем чему-либо научиться, то скоро мы останемся совсем без флота! — вполне резонно заметил контр-адмирал Ендогуров. — Капитан 2-го ранга Корнилов, со свойственной ему решимостью и смелостью, полагал, что успеет лихо проскочить мимо «Олега» и красивым маневром займет свое место в строю, но все вышло иначе. Поэтому главным виновником всего происшедшего я считаю именно его!

Дело о гибели фрегата «Олега» было передано в Кронштадтский военно-морской суд. В качестве обвиняемых были привлечены оба командира кораблей, участвовавших в столкновении.

Что касается командира «Олега», то его после нескольких опросов оправдали по всем пунктам. При этом капитану 1-го ранга Майделю была поставлена в заслугу его распорядительность, благодаря которой жертвы среди команды «Олега» были минимальны.

В отношении же Корнилова суд усмотрел невозможность его порицания за излишнюю смелость, так как это является одним из самых важных качеств военного моряка. Принималось во внимание и то, что он командовал броненосной батареей меньше года, а потому не мог в совершенстве знать все ее маневренные характеристики. Однако при этом суд отметил, что Корнилов все же рисковал неоправданно. На этом основании его признали виновным в неосторожности, заключающейся в том, что, зная о плохих маневренных качествах своего корабля, он решился во время общего перестроения вступить в кильватер обогнавшей его батареи «Первенец», следствием чего и стало трагическое столкновение с



«Олегом».

При этом, принимая во внимание предыдущие заслуги Корнилова, суд постановил ограничиться в отношении командира «Кремля» выговором в приказе генерал-адмирала. А поскольку капитан 2-го ранга не имел никакого недвижимого имущества, то все казенные убытки, а также денежную сумму по иску вольнонаемного кока Васильева было решено принять на счет государственной казны.

Весьма интересно, что командуя эскадрой вице-адмирал Бутаков вызывался на суд лишь в качестве свидетеля. И это при том, что оба корабля находились в его непосредственном подчинении и именно он отдал команду на роковое перестроение. Как не похоже это на расследования подобных происшествий XX века, когда в первую очередь именно старшие начальники объявлялись виновниками происходивших происшествий.

Судьбы двух главных фигурантов судебного процесса сложились следующим образом.

Капитан 1-го ранга Майдель после гибели «Олега» был переведен на Черное море и назначен начальником отдельного отряда корветов. Спустя три года ему был присвоен чин контр-адмирала, и он был назначен младшим флагманом Балтийского флота. Однако в этой должности Майдель прослужил всего год, после чего в течение еще двух лет командовал отрядом судов Морского училища, руководя летней практикой кадетов и гардемарин. В 1874 году был награжден орденом Святого Станислава 1-й степени, а в 1876 году контр-адмирал, будучи еще весьма не старым человеком, скоропостижно скончался от сердечного приступа.

Капитан 2-го ранга Корнилов впоследствии сделал прекрасную карьеру. Уже на следующий год после гибели «Олега» он служит флаг-капитаном у вице-адмирала Бутакова. При этом ему присваивают чин капитана 1-го ранга и награждают орденом Святого равноапостольного князя Владимира 3-й степени. Затем Корнилов командует фрегатами «Минин» и «Петропавловск». На последнем он совершает плавание в Средиземное море. В 1882 году Корнилов уже контр-адмирал и младший флагман Балтийского флота, а в 1884 году становится исполняющим обязанности помощника начальника Генерального морского штаба. Позднее контр-адмирал Корнилов успешно командует отрядом кораблей на Тихом океане, держа свой флаг на новейших фрегатах «Дмитрий Донской» и «Владимир Мономах». В 1888 году Корнилов получает чин вице-адмирала и становится старшим флагманом Балтийского флота, то есть, по существу, командуя всем действующим Балтийским флотом. Однако на этой должности он служит всего лишь год. Уже в 1889 году Корнилова

увольняют со службы, а в 1893 году он умирает.

Редкую доброжелательность по отношению к Корнилову можно каким-то образом объяснить тем, что он являлся активным участником обороны Севастополя, а верные этому братству севастопольцы старались всегда в трудную минуту поддержать своих боевых товарищей. Кроме этого то, что А.А. Корнилов был любимым племянником В.А. Корнилова, тоже располагало к нему всех бывших сослуживцев прославленному адмирала, в том числе и Бутакова.

К большому сожалению, уроки из трагедии «Олега» были извлечены только в российском флоте. Нежелание изучать опыт других флотов привело к подобной трагедии английский флот. Просто удивительно, но ситуация с гибелью «Олега» повторилась с поразительной точностью, однако с куда более трагическими последствиями.

22 июня 1893 года британская Средиземноморская эскадра отрабатывала совместное маневрирование на траверзе Триполи. Восемь броненосцев и пять крейсеров перестраивались из одного строя в другой и совершали совместные повороты. Флаг командующего эскадрой вице-адмирала Джорджа Трайона был поднят на новейшем броненосце «Виктори». Во время последовательного разворота двух колонн на противоположный курс головные броненосцы «Виктори» и «Кампердаун» сблизилась на недопустимо близкую дистанцию при совершенно необъяснимом равнодушии находившегося на мостике «Виктори» Трайона. Командир буквально умолял командующего отвернуть в сторону. Тот молчал и дал согласие только тогда, когда столкновение стало неизбежным.

В 15 часов 41 минуту броненосец «Кампердаун» на скорости шесть узлов вогнал свой таран на три метра в обшивку флагманского «Виктори». С минуту корабли стояли, сцепившись, а затем «Кампердаун», отработав машиной назад, отошел от «Виктори». В огромную пробоину поврежденного корабля хлынула вода. Флагманский броненосец быстро оседал носом. Однако Трайон, осведомившись у старшего офицера, сколько еще «Виктори» продержится на плаву, и получив обнадеживающий ответ, приказал командирам кораблей эскадры не торопиться со спуском шлюпок. Тем временем броненосец уже стремительно погружался. Люди ждали команды на спуск шлюпок, но ее все не было. Только тогда, когда крен броненосца достиг своего предела и на палубе было уже невозможно стоять, вице-адмирал Трайон спокойно сказал флагманскому штурману:

— Кажется, мы идем ко дну!

— Да, сэр, вы правы! — ответил тот.

— Это я во всем виноват! — покачал головой Трайон и приказал

спускать шлюпки.

Буквально через несколько секунд «Виктори» с грохотом опрокинулся. Некоторое время он держался на воде вверх килем — винты при этом все еще вращались, — а затем навсегда скрылся под водой. Спустя минуту из глубины раздался грохот — это взорвались паровые котлы. Погибли 321 офицер и матрос, включая и самого незадачливого вице-адмирала. Расследование определило главным виновником погибшего командующего эскадрой. Неудовлетворительной была принята и сама конструкция погибшего броненосца, особенно это касалось отсутствия водонепроницаемых переборок. В адрес строителя «Виктори» Уильяма Уайта по этой причине последовало множество нареканий. А адмирал Бересфорд выразился так:

— Мы будем тонуть на этих кораблях, а сэр Уильям будет объяснять, почему именно мы утонули!

В отличие от англичан, не удосужившихся в свое время проанализировать причины гибели «Олега», наши моряки обстоятельства гибели «Виктори» изучили досконально. Особенно много занимался этим вопросом Степан Осипович Макаров, который отвел анализу трагедии «Виктори» в своем знаменитом труде «Рассуждения по вопросам морской тактики» целую главу. Основную причину трагедии британского броненосца С.О. Макаров видел в том, что английский командующий не знал и не желал знать технических особенностей новой техники.

«Если бы только один адмирал Трайон не вникал в вопрос о переборках, — писал С.О. Макаров, — то его можно было бы обвинить, но так как почти никто из адмиралов ни в одном флоте этим делом специально не занимался, то, следовательно, все виноваты или никто не виноват».

Гибель «Олега» волею судеб стала последней катастрофой уходившего в небытие парусного флота. Весьма знаменательно, что волею судьбы произошла она именно из-за столкновения парусного и парового броненосного кораблей. Так закончилась эпоха паруса.

## **Часть III**

### **Этот неистовый Тихий океан**

## Трагедия «Святого Николая»

Об этой давней трагедии и сегодня практически ничего не известно, так как ее история не вошла даже в «Летопись крушений и пожаров судов Русского флота 1713–1753 гг.». Описание ее было совершенно случайно получено в 1810 году известным отечественным мореплавателем В.М. Головниным от правителя Русской Америки А.А. Баранова. Рассказ о крушении судна «Святой Николай» под командой штурмана Булыгина около северо-западного берега Аляски у Пагубного острова был записан Головниным со слов приказчика Тимофея Тараканова. Головнин дает ему характеристику как мужику смышленому и прямому, но малограмотному.

Вне всяких сомнений, история злоключений приказчика Тараканова и его товарищей могла бы стать сюжетом не одного приключенческого романа и кинофильма! Мы приводим описание крушения судна «Святой Николай» и одиссею его команды в том виде, как это было изложено автором.

«Компанейский бриг „Святой Николай“, на коем я находился в звании суперкарга (ответственный за перевозимый груз. — В.Ш.), состоял под начальством флотского штурмана (офицерского чина) Булыгина и был назначен с особыми поручениями от главного правителя колоний к берегам Нового Альбиона (район нынешнего Сан-Франциско. — В.Ш.). 29 сентября 1808 года отправились мы в путь, а около 10 октября подошли к мысу Жуан-де-Фука, лежавшему в широте 48 градусов 22 минуты (западное побережье современной Канады. — В.Ш.). Тут безветрие продержало нас четверо суток; потом повеял легкий западный ветерок, с которым шли мы поблизости берегов к югу, и, описывая оные, клали на карту и делали на них наши замечания. На ночь обыкновенно мы от берега несколько удалялись, а днем подходили к нему весьма близко, и в это время приезжало к нам много жителей на своих лодках, так что иногда число лодок у борта простиралось до нескольких десятков или даже до ста. Впрочем, они были не очень велики: редкие могли вместить человек десять, а в большей части находились по три-четыре человека. Со всем тем, однако, мы остерегались и никак не впускали на бриг в одно время более трех человек. Эта предосторожность казалась нам тем нужнее, что жители были вооружены. Многие из них имели даже ружья, а у других были стрелы, сделанные из оленьего рога, железные копья без древков и костяные рогатины.

Жители привозили к нам на продажу морских бобров, оленьи кожи и рыбу. За большого палтуса я им платил по нитке в четверть аршина голубых корольков (бусы), по пяти и по шести вершков такого же бисера; но за бобров не только корольков или бисера не хотели они брать, но даже отвергали с презрением китайку (хлопчатобумажная ткань) и разные железные инструменты, а требовали сукна, какое видели на камзолах наших промышленных; но как мы его не имели, то и торговля наша не состоялась.

Тихие ветры и благоприятная погода продолжались несколько дней; наконец, не припомню которого числа, около полуночи стал дуть ровный ветер, который к рассвету усилился до степени бури. Начальник брига приказал закрепить все паруса, кроме совсем зарифленного грота, под которым мы лежали в дрейфе. Буря с одинаковой силой свирепствовала трое суток. Потом перед рассветом буря вдруг утихла, и наступила тишина. Зыбь была чрезвычайная, а туман покрыл нас совершенно. Вскоре по восхождении солнца туман исчез, и показался нам берег не далее трех миль от нас. Мы бросили лот: глубина 15 сажен. Тишина не позволяла удалиться от опасности под парусами, а зыбь мешала употребить буксир или весла. Она же прижимала нас ближе и ближе к берегу, к которому, наконец, подвинула нас так близко, что мы простыми глазами весьма явственно могли видеть птиц, сидевших на камнях. Мы в это время находились, по нашему счислению, против бухты, именуемой жителями Клоукот, южный мыс коей лежит в широте 49 градусов и нескольких минут. Американские корабли в тихие ветры часто заходят в эту бухту, но в бурю или при большом волнении такое покушение было бы сопряжено с крайней опасностью. Гибель брига казалась нам неизбежной, и мы ежеминутно ожидали смерти, доколе Божьим милосердием не повеял северо-западный ветер, пособивший нам удалиться от берегов. Но ветер сей, поблаготворив нам шесть часов, превратился в ужасную бурю и заставил лечь в дрейф, убрав все паруса. После того как буря укротилась, ветры дули с разных сторон и с разной силой, а мы, пользуясь оными, подавались к югу.

29 октября при умеренном западном ветре приблизились мы к берегу и зашли на остров Дистракшн, лежащий в 47 градусах 33 минутах, обойдя по южную его сторону. Но, к несчастью нашему, за островом не было удобного якорного места, и мы нашли принужденными опять выйти в море. Едва мы успели удалиться от берега мили три, вдруг сделалось тихо, и во всю ночь не было никакого ветра, отчего зыбью налил нас к берегу; а 31-го в 2 часа пополудни протащило мимо вышеупомянутого острова.

Командир брига штурман Булыгин, не зная, что предпринять, прибегнул к общему совету, вследствие коего стали мы держать мимо камней к самому берегу с намерением зайти за оные и, пройдя их, очутились в середине подводных и скрытых под водою рифов; тогда командир приказал положить якорь, а вскоре и другой, но они не могли задержать судна, которое, беспрестанно дрейфуя, приближалось к берегу. Когда брошены были два якоря, оно остановилось, однако ненадолго, ибо вечером, когда стемнело, подорвало у нас два перетертых о камень каната, а около полуночи с третьим случилось то же, и вскоре потом поднялся свежий ветер от зюйд-оста, которым подорвало последний канат. Теперь нам не оставалось другого средства спасти бриг и себя, как отважиться на выход в море между камнями. Тем путем, которым мы вошли, ветер не позволял идти, и так мы пустились, как говорится, куда глаза глядят и, к общему нашему удивлению, невзирая на чрезвычайную темноту, прошли столь узким проходом, что, наверное, ни один мореплаватель и днем не осмелился бы идти оным. Но лишь успели миновать опасность, как переломился у нас фок-рей. Положение наше не позволяло убрать паруса для починки рея, и мы принуждены были нести оный, доколе было можно.

На рассвете ветер перешел прямо на берег. Фок-рея исправить мы не могли и запасного не имели, а без фока не было никакой возможности отлавировать от берега, к которому нас приближало весьма скоро, и, наконец, в 10-м часу утра 1 ноября бросило валом в буруны, а потом на берег в широте 47 градусов 56 минут.

Итак, участь брига решилась; надлежало помышлять о нашей собственной. Мало того, что мы сами могли спастись, нам должно было также спасти оружие, без которого не имели мы никаких средств сохранить свободу, а, сделавшись пленными, должны были влачить в рабстве у диких жизнь, стократ ужаснейшую самой смерти.

Судно наше валило бурунами с боку на бок страшным образом, и оно в полтрюма наполнилось уже водой; мы с оружием в руках выжидали время: когда находил большой вал — удар в судно и, рассыпавшись, опять сливался с берегов; тогда мы бросались с борта и выбегали на берег за пределы воды; там принимали от своих товарищей, оставшихся на бриге, ружья и амуницию. К великому нашему счастью, случилось, что мы стали на мель при отливе и на мягком грунте, ибо хотя все члены судна расшатались и оно наполнилось водой, но уцелело и по сбытии воды осталось на суше.

Мы тотчас сняли с него пушки, порох и разные другие нужные нам вещи; потом перечистили огнестрельное оружие и приготовили заряды,

чтоб быть в состоянии отразить нападение диких, которых мы имели причину теперь страшиться более всего на свете. Наконец, поставили из парусов две палатки в расстоянии сажен семи одна от другой; меньшую из них Николай Исакович Булыгин и я назначили для себя. Сделав все это, развели большой огонь, обогрелись и обсушились.

Едва успели мы кончить эти первые наши занятия, как появилось множество здешних жителей, которые, усмотрев нас, тотчас к нам приблизились. Между тем штурман, взяв с собой четырех промышленников, отправился на бриг с намерением спустить стены и рей и снять с него верхнюю оснастку, чтоб при большой волне менее его валяло. В предосторожность они взяли с собой горящий фитиль, ибо на судне оставалось еще несколько пушек. Сам командир, стоя подле брига, распоряжался работами, а мне приказал наблюдать за деяниями и поступками диких. Около нашей ставки (табора) в приличных местах поставили мы караул и часовых.

В нашей палатке сидели супруга Булыгина, Анна Петровна, один кадьякский алеут, женщина того же народа и двое из здешних жителей, вошедших к нам без приглашения. Один из них, молодой человек, называвший себя тоёном (т. е. старшиною), приглашал меня посмотреть на его жилище, отстоявшее недалеко от нас. Я согласился было с ним идти, но товарищи мои, подозревая со стороны диких вероломство, меня удержали. Я старался всеми способами внушить сему старшине миролюбие и уговаривал его нас не обижать и не выводить из терпения. Он обещался поступать с нами по-дружески и вселить то же расположение к нам у своих единоплеменников. Между тем два раза уже приходили мне сказывать, что калюжи (колоши — жители Аляски и Северной Канады. — *В.Ш.*) растаскивают наши вещи. Я уговаривал своих людей, сколько возможно, стараться не начинать ссоры: „Сносите, братцы, — говорил я им, — поелику можно, а старайтесь как-нибудь отжить их от табора без ссоры!“ В то же время представлял я тоёну о неблагонамеренных поступках его подчиненных и просил его приказать им оставить нас в покое; но как мы не очень хорошо понимали друг друга, то разговоры наши были весьма продолжительными, и пока я с ним рассуждал и вел переговоры, там уже дело дошло и до расправы.

Наши стали гнать диких прочь от табора, а они начали в них бросать камнями. Анна Петровна первая увидела это и сказала мне: „В наших бросают камнями!“ В то же время промышленные открыли огонь по калюжам. Я бросился из палатки, но меня встретили копьем и ранили в грудь. Воротясь, схватил я ружье и выбежал, увидел ранившего меня



дикого. Он стоял за палаткой и держал в левой руке копье, а в правой камень, который так сильно бросил мне в голову, что я не мог на ногах устоять и присел на колоду; но, выстрелив, поверг врага моего мертвого на землю. Вскоре после этого дикие ударились в бегство; при сем случае успели они и командира нашего ранить копьем в спину, а камнем в ухо. Впрочем, кроме четверых, бывших на судне, все до одного человека потерпели от камней более или менее. Из неприятелей же убито было трое, коих одного они утащили, а сколько раненых — не знаю. В добычу нам досталось много оставленных на месте сражения копий, плащей, шляп и прочего.

На ночь одна смена заняла кругом табора караул, а прочие, собравшись в палатку, оплакивали горькую свою участь. Поутру ходили мы осматривать окружность и выбирали место, где можно было бы нам расположиться зимовать и обезопасить себя укреплениями. Но нашли, что берег здесь имел самое неблагоприятное намерение нашему положению и свойство: он был покрыт дремучим лесом и столь низок, что большими водами его заливало. Начальник, собрав всех нас, открыл нам свое намерение следующей речью: „Господа! По предписаниям, данным мне от главного правителя колоний, я знаю, что в непродолжительном времени должен прийти к здешним берегам компанейский корабль „Кадык“, и именно в гавань, отстоящую не далее 65 миль от места, где мы теперь находимся. Между сими двумя местами на карте не означено ни бухт, ни заливов и ни одной реки, а потому мы весьма скоро можем достигнуть помянутой гавани. Вы сами видите, что здесь, не подвергая себя очевидной и почти верной гибели, нам оставаться нет никакой возможности: дикие весьма легко могут истребить всех нас. Если же мы немедленно тронемся с места, то они останутся здесь грабить судно и делить поживу и, верно, за нами не погонятся, потому что не будут иметь в том никакой нужды!“ На это мы единогласно отвечали: „В воле вашей, мы из повиновения не выходим!“

Итак, взяв с собою на каждого человека по два ружья и по одному пистолету, все патроны в суммах, три бочонка пороху и небольшое количество припасов, выступили мы в поход. Что принадлежит до оставшегося, то пушки мы заклепали, у ружей и пистолетов переломав замки, побросали их в воду; порох, копья, топоры и все железные вещи также бросили в море.

Поход наш начался переездом через реку на своем ялике; потом прошли мы лесом три мили и вечером за темнотою расположились ночевать; ночь провели очень спокойно под охранением четырех часовых.

Поутру вышли мы из леса на морской берег, отдохнули и, пересчитав оружие, пошли далее. Часу во втором пополудни догнали нас двое диких; один из них был тот, который видел нас в палатке при начале ссоры. На вопрос, что им надобно, отвечали они, что пришли нарочно показать нам дорогу, ибо, идучи берегом, мы встретим много излучин, и непроходимых утесов, но лесом есть хорошая, прямая дорога, которую они нам покажут, и советовали идти по ней, а сами хотели удалиться. Тогда я просил их подождать и посмотреть действие нашего оружия. Потом, сделав на доске кружок, выстрелил в нее из винтовки в расстоянии сажен тридцати, попал в цель и пробил доску. Сим способом я желал им показать опасность, какой подвергнутся, если вздумают нападать на нас. Дикие, посмотрев пробоину и измерив расстояние, оставили нас, а мы пошли далее своим путем и расположились ночевать в лесу под утесом, где случайно попалась нам на глаза пещера.

Ночью свирепствовала жестокая буря с дождем и снегом; поутру ветер утих, но дурная погода продолжалась и заставила нас передневать в пещере. В течение дня падали с утеса подле нас камни; сначала мы никак не могли постигнуть сему причины; но после узнали, что неприятели наши, дикие, скатывали их на нас. Мы видели, как из них три человека пробежали мимо нас вперед по тому пути, по которому нам идти надлежало.

Следующим утром, при весьма хорошей погоде, отправились мы в дорогу и около полудня достигли небольшой, довольно глубокой речки, вдоль коей вверх была пробита тропинка, по которой пошли мы в надежде сыскать брод и вечером подошли к одному большому шалашу. В нем не было ни одного человека и висело много вяленой рыбы кижуч. Подле разведен был огонь, а в реке против шалаша находился для рыбной ловли закол. Мы взяли тут двадцать пять сушеных рыб и повесили на дверях три нитки бисеру и несколько корольков, зная, что вещи эти у здешних диких в большом уважении. Учинив таким образом заочную за рыбу плату, отошли мы от шалаша в лес сажен на сто и расположились ночевать.

Когда поутру мы готовы были выступить, тогда увидали, что нас окружили дикие, вооруженные копьями, рогатинами и стрелами. Я пошел вперед и, не желая никого из них ни убить, ни ранить, выстрелил из ружья вверх. Гром выстрела и свист пули произвели желанное действие — калюжи, рассеявшись, спрятались между деревьями, а мы пошли в путь. Боже мой! Кто поверит, чтоб на лице земли мог существовать такой лютый, варварский народ, как тот, между которым мы теперь находились! Невзирая на то что, кроме небольшого числа оружия, мы оставили сим диким наше судно со всем грузом, они ограбили его и сожгли и, не быв еще сим

довольны, преследовали нас, чтоб лишить жизни, которая для них не могла быть ни вредна, ни опасна; казалось, что они завидовали самому нашему существованию.

Таким образом, до 7 ноября мы, можно сказать, отступали от диких, которые преследовали нас, выжидали благоприятного случая сделать на нас решительное нападение, между тем временно производили над нами поиски. Но поутру сего числа встретили мы трех мужчин и одну женщину, которые, снабдив нас вяленой рыбой, начали поносить то племя, от которого мы столько потерпели, и хвалить свое собственное. Люди сии последовали за нами. Мы все вместе уже поздно вечером пришли к устью небольшой реки, на другой стороне коей находилось их жилище, состоявшее из шести больших хижин. Мы просили у них лодок для переправы на реку, а они советовали нам, что надо ждать прилива, говоря, что в малую воду переезжать через реку неудобно и что с прибылою водой они перевезут нас ночью.

Но мы в темноте ехать с ними не согласились, а потому, отойдя назад около версты, переночевали.

Рано поутру, возвратясь к устью реки, требовали мы перевоза. Диких тогда сидело подле своих хижин около 200 человек, они не отвечали нам ни слова. Подождав несколько минут, пошли мы вверх по реке, сыскать удобное место для переправы. Калюжи, увидев наше намерение, тотчас отправили к нам лодку с двумя нагими гребцами. Лодка эта могла поднять человек десять, а потому просили мы их прислать другую, чтоб нам всем можно было переехать вдруг.

Дикие исполнили наше желание — прислали другую лодку, но такую, в которую никак не могло поместиться более четырех человек; в ней приехала та самая женщина, которая вместе с тремя мужчинами встретила нас на дороге. В ее лодку сели госпожа Булыгина, одна кадьякская островитянка, малолетний ученик Котельников и один алеут, а в большую поместились девять человек самых отважных и проворных промышленников; все же прочие остались на берегу.

Когда большая лодка достигла середины реки, бывшие в ней дикие, выдернув пробки, на дне ее воткнутые в нарочно сделанные дыры, бросились в воду и поплыли к берегу, а лодку понесло мимо хижин, откуда калюжи, закричав страшным образом, начали бросать в наших копыя и стрелы. К счастью, скоро подхватило ее отраженное течение и принесло к берегу на нашу сторону прежде, нежели успела она наполниться водой и потонуть. Таким образом, по благодати Божьей, спаслись они чудесным образом, однако все были переранены, и двое весьма опасно.

Находившиеся же в малой лодке взяты были в плен. Дикие, заключив, что бывшие в лодке ружья должны быть подмочены и к действию не годятся, немедленно переехали на нашу сторону, будучи вооружены копьями, стрелами и даже ружьями. Мы же, видя умысел, укрепились наскоро, как могли. Дикие, став в строй от занятого нами места в расстоянии около 40 сажен, начали бросать в нас стрелы и один раз сделали ружейный выстрел. Мы имели еще несколько сухих ружей, которыми отражали неприятеля в продолжение около часа, и не прежде обратили его в бегство, как переранив многих из его ратников и положив двоих на месте. С нашей стороны один Собачников был смертельно ранен стрелой, которой обломок остался в животе. Он никак не в силах был идти с нами, а мы ни под каким видом не хотели его оставить на жертву варварам и потому понесли с собою на руках.

Когда мы прошли с версту от места сражения, раненый наш товарищ, чувствуя нестерпимую боль и скорое приближение смерти, просил нас оставить его умереть в тишине лесов и советовал, чтоб мы старались скорее удалиться от диких, которые, конечно, соберут новые силы и будут нас преследовать. Простившись с несчастным нашим другом и оплакав горькую его участь, мы оставили его уже при последних минутах жизни и пошли в путь, а для ночлега избрали удобное место в горах, покрытых лесом.

Опасность, в коей мы находились в продолжение дня, страх и беспрестанная забота о сохранении своей жизни не оставляли нам времени на размышления. Но теперь — ночью, на досуге, первая мысль наша обратилась на чрезвычайное многолюдство диких. Мы не могли понять, как помещалось более 200 человек в шести хижинах. После мы уже узнали, что они с разных мест собрались нарочно для нападения на нас более 50 человек в числе их находилось из того народа, который нападал на нас при кораблекрушении, и многие даже были с мыса Гревиль (мыс на западном побережье США. — *В.Ш.*). Гибельное наше положение приводило нас в ужас и отчаяние, но более всех страдал несчастный командир наш: лишившись супруги, которую он любил более самого себя, и не зная ничего о ее участи в руках варваров, Булыгин мучился жестоким образом; нельзя было на него смотреть без крайнего сожаления и слез.

9,10 и 11-го числа шел проливной дождь. Не зная сами, куда шли, мы бродили по лесу и по горам, стараясь только укрыться от диких, которых мы страшились встретить в такую ненастную погоду, когда ружья наши были бы бесполезны. Голод изнурил нас совершенно; мы не находили ни грибов, ни других диких произведений и принуждены были питаться

древесными губками (наростами), подошвами от торбасов (сапог), кишечными и горловыми камлеями (рубахи промысловиков из медвежьих кишок и горл сивучей) и лахтакными (из кожи сивуча) чехлами с ружей. Наконец и этого запаса не стало. Тогда мы решились подойти опять к прежней реке, на берегу коей увидели две хижины; но как погода тогда была чрезвычайно мокрая, то мы, опасаясь встретить тут большое число диких, отошли от берега в лес верст на пять, поставили шалаш и ночевали. 12-го числа мы не имели уже ни куска пищи, а потому начальник наш послал отряд в лес собирать по деревьям губки. Но можно ли было сим способом насытить 16 человек! Мы решились заколоть постоянного нашего друга, незаменного стража, верную собаку, и мясо разделили на всех поровну.

В это злополучное время Булыгин собрал нас, со слезами на глазах сказал: „Братцы! Мне в таких бедствиях прежде быть не случалось и теперь почти ума лишаюсь, управлять вами более не в силах; я теперь препоручаю Тарakanову, чтоб он управлял всеми вами, и сам из послушания его выходить не буду; сверх того, если вам не угодно, выбирайте из своих товарищей кого хотите!“ Однако все единодушно явили свое согласие на предложение Николая Исаковича. Тогда он, написав карандашом о возведении меня на степень начальника бумагу, сам первый ее скрепил своей рукой, а ему последовали и все другие, кто умел писать.

13 ноября шел сильный дождь, заставивший нас целый день пробывать на месте; мы съели остаток собачьего мяса и, не имея более пищи, согласились на другой день напасть на две виденные нами хижины.

14-го числа погода нам благоприятствовала: день был ясный. Подкравшись к хижинам и окружив оные, мы закричали, чтоб все находившиеся в них вышли вон, но нашли только одного пленного мальчишку лет тринадцати, который знаками показал нам, что люди все, испугавшись наших следов, переправились за реку. Взяв здесь на каждого из нас по 25 рыб в связках, пошли мы на прежний свой стан. Но едва успели отойти с версту от хижины, как увидели бегущего за нами дикого, который кричал что-то для нас непонятное. Боясь, чтоб он не открыл места нашего убежища, мы прицелились в него ружьями и тем самым заставили от нас удалиться.

На пути нашем в овраге находилась речка, у которой товарищи мои с моего согласия расположились отдыхать и завтракать; а я с промышленником Овчинниковым и одним алеутом в это время вздумал подняться на близлежащую гору, чтоб осмотреть окружающие места Овчинников поднялся первый, и лишь ступил на самую вершину горы, как

я увидел, что он был поражен стрелой в спину. Я тотчас закричал следовавшему за ним алеуту выдернуть у него из спины стрелу, но в самую эту минуту и его ранили. Тогда я, оборотясь, увидел на горе против нас за речкой множество калюжей, а сверх того человек двадцать бежавших, чтоб отрезать нас троих от наших товарищей. Между тем стрелы сыпались на нас как град. Я тотчас выстрелил по ним из винтовки и ранил одного в ногу. Тогда дикие подхватили его на плечи, ударились бежать; а мы, соединясь со своими товарищами, достигли благополучно ночлега, где, осмотрев раненых, нашли, что раны их были не опасны. На сем месте для восстановления сил своих пищей и для отдохновения раненых пробыли мы двое суток.

Здесь мы изобрели и утвердили новый план нашим действиям. Время года не позволяло нам уже достичь гавани, чтоб встретить там ожидаемое судно, ибо неизвестно, когда мы будем в состоянии переправиться через реку. И для того мы решились идти вверх по ней, доколе не встретим озера, из коего она вытекает, или на ней самой удобного для рыбной ловли места, где, укрепясь, зимовать, а весной уже действовать, смотря по обстоятельствам. После сего, достигнув реки, шли мы беспрестанно вверх по ней, а удалялись в горы тогда только, когда встречали непроходимую чащу или утесы, но вскоре опять выходили к ее берегам. Ненастные погоды, почти беспрерывно продолжавшиеся, много препятствовали успеху нашего путешествия. Мы подавались вперед весьма медленно. К счастью, нередко попадались жители, ездившие по реке на лодках, некоторые из них, по приглашению нашему, приставали к берегу и продавали нам рыбу за бисер, пуговицы и другие мелочи.

В несколько дней прошли мы довольно большое расстояние по излучинам реки, но, взяв оное по прямой черте, не более как верст двадцать. Наконец очутились подле самых дверей двух хижин. Мы спросили продажной рыбы и получили весьма малое количество. Жители отзывались, что более не имеют, и этот недостаток приписывали большой воде, покрывшей заколы, через кои рыба уходит. Крайность заставила нас прибегнуть к насильственным мерам, которые, впрочем, совесть наша совершенно оправдывала; жители довели нас до последней степени человеческого злополучия, следовательно, мы имели полное право не только силой взять необходимое для нашего существования от их единоземцев, но даже и мстить им, а потому с нашей стороны и то может почесться уже великодушием, что мы не хотели сделать им никакого вреда. Итак, грозным, повелительным голосом приказали мы обитателям хижин немедленно вынести к нам всю рыбу, у них бывшую. Требование наше

тотчас было исполнено, и мы взяли на каждого из нас рыбы по связке в подъем человека да два мешка, сделанные из тюленьих кож, с икрой. За все это заплатили диким бисером и корольками, и, как казалось, к совершенному их удовольствию. Потом, выпросив у них двух человек подсобить нам донести запас до первого ночлега, мы пошли в путь и, отойдя версты две, расположились ночевать. Диким за труды дали мы по бумажному платку и отпустили их.

На другой день поутру прибыли в нашу ставку двое калюжей и смело вошли в шалаш: один из них был хозяин хижины, где мы взяли рыбу, а другой незнакомый. Они несли на продажу пузырь китового жира. Потолковав с нами кое о чем, незнакомый спросил у нас, не хотим ли мы выкупить у его соотечественников нашу женщину Анну, разумея под сим именем госпожу Булыгину. Предложение это всех нас удивило и обрадовало, а Булыгин, услышав эти слова, вне себя был от радости. Мы тотчас открыли переговоры о выкупе. Булыгин предложил последнюю шинель за свою супругу; к шинели я прибавил свой новый китайчатый халат.

Все прочие наши товарищи, не исключая даже алеутов, также каждый прибавлял что-нибудь: кто камзол, а кто шаровары; наконец из сих вещей составила порядочная груда; но дикий уверял, что землякам его этого мало, и требовал в прибавок четыре ружья. Мы ему не отказали, но объявили, что прежде заключения условия хотим видеть Анну Петровну.

Дикий обещал доставить нам это удовольствие и тотчас отправился. Вскоре соотечественники его привели ее на другой берег реки, прямо против нас. Мы просили привезти на нашу сторону. Тогда они, посадив ее в лодку с двумя человеками и подвезя к нашему берегу на расстояние сажен пятнадцати или двадцати, остановились и начали с нами переговариваться. Я не в силах изобразить того положения, в каком находилась несчастная чета при сем свидании. Анна Петровна и супруг ее заливались слезами, рыдали и едва могли говорить; глядя на них, и мы все горько плакали; одни лишь дикие были нечувствительны к сему горестному явлению. Она старалась успокоить своего супруга и уверяла нас, что ее содержат хорошо и обходятся с нею человеколюбиво, что взятые вместе с нею люди живы и находятся теперь при устье реки. Поговорив с нею, мы стали рассуждать с дикими о выкупе и предлагали все прежние вещи и в прибавок одно испорченное ружье, но они стояли на своем и хотели непременно получить четыре ружья; когда же увидели, что мы решительно на их требование ничего не отвечаем, то увезли ее немедленно за реку.

В это время Булыгин, приняв на себя вид начальника, приказывал,

чтоб я велел отдать требуемый дикими выкуп, но я ему представил, что у нас осталось только по одному годному ружью на человека, что мы не имеем никаких инструментов для починки оных и что в ружьях состоит единственное наше спасение; следовательно, лишиться такого значительного числа ружей крайне неблагоприятно; а если взять еще в рассуждение, что эти самые ружья будут тотчас употреблены против нас, то исполнение его приказания совершенно нас погубит, и потому я просил извинить меня, что в сем случае осмеливаюсь его послушаться. Но он, по причинам, ему, без сомнения, простительным не хотел уважить моих доводов, а старался убедить других ласками и обещаниями согласиться на его желание. Тогда я сказал твердо и решительно моим товарищам, что если они согласятся отдать калюжам хотя одно годное ружье, то я им не товарищ и тотчас последую за дикими. На это все до одного человека в голос отвечали, что, покуда живы, с ружьями ни за что не расстанутся. Мы чувствовали, что отказ сей должен был как громом поразить злосчастливое нашего начальника. Но что нам было делать! Жизнь и свобода человеку милее всего на свете, и мы хотели сохранить их.

После этого горестного происшествия шли мы несколько дней вверх по реке и часто видели ходившие по ней лодки; из сего заключили, что вверху реки долженствовало быть не в дальнем расстоянии селение, которого нам достичь хотелось. Но выпавший 10 декабря еще первый глубокий снег уничтожил наше намерение. Снег не сходил, а оттого мы никак не могли продолжать путь. Теперь надлежало решить, как бы провести зиму лучше и прокормиться. На сей конец я велел при реке расчистить место и рубить лес для построения избы, а между тем мы жили в шалашах. Забота о доставлении себе пищи беспокоила нас более всего.

Пока мы устраивали свое жилье, однажды под вечер приехала к нам лодка с тремя людьми, из них один молодой проворный малый показался нам сыном какого-нибудь тоёна, в чем мы и не ошиблись. На вопрос наш об их жилище он нам сказал, что оно находится от нас весьма близко. Мы спросили, не возьмут ли они с собою одного из наших людей, который купит у них рыбы, а они бы его к нам опять доставили. На это предложение они тотчас с радостью согласились и начали чрезвычайно торопиться к отъезду, они, без сомнения, радовались, что имеют прекрасный случай захватить в плен так легко еще одного из нас. Из наших промышленников Курмачев был готов ехать с ними, но когда они приглашали, чтоб он скорее садился в лодку, мы потребовали, чтоб они вместо него оставили у нас аманата (заложника).

Это им крайне не понравилось, но делать было нечего, желание наше



надлежало исполнить. Дикого мы строго караулили всю ночь, а на другой день освободили, когда привезли Курмачева. Он приехал, однако, с голыми руками. Калюжи ничего ему не дали и не продали. Жилище их состояло в одной хижине, в которой Курмачев видел шестерых мужчин, кроме троих, к нам приезжавших, и двух женщин. Дикие нас обманули; за это мы положили переведаться с ними иначе посадив под караул гостей своих, мы отправили на их лодке к хижине с ружьями шесть человек, которые, взяв у них всю рыбу, вечером привезли домой; тогда мы задержанных отпустили, одарив их, чем могли. Вскоре за сим один старик привез нам в лодке 90 кижучей (лососей) и продал за медные пуговицы.

Через несколько дней поспела наша изба, или казарма, и мы перебрались на новоселье. Она была квадратная, с будками по углам для часовых. Вскоре потом посетил нас тот же молодой тоёнский сын, с которым мы имели дело. Мы опять спрашивали у него продажной рыбы, но получили грубый отказ, за что, посадив его под караул, объявили, что не дадим ему свободы, доколе он не доставит нам на зиму нужного количества рыбы. Мы требовали от него 400 лососей и десять пузырей икры, отметив количество это черточками на палке. Узнав, в чем состоит наше требование, он немедленно отправил своих товарищей, а куда, нам было неизвестно. После того в продолжение недели они к нему приезжали два раза и говорили между собой потихоньку. Когда они были во второй раз, аманат наш стал просить, чтоб простили, чтоб пропустили вниз по реке лодки с его людьми; мы на это охотно согласились, и через полчаса потом спустились мимо нас 13 лодок, на которых было обоего пола до 70 человек.

Люди сии вскоре возвратились и доставили нам требуемое количество рыбы и икры, а сверх того выпросили мы у них одну лодку, способную поднять до шести человек. Тогда отпустили задержанного молодого человека, подарив ему испортившееся ружье, суконный плащ, ситцевое одеяло и китайчатую рубаху. Имея теперь свою лодку, мы часто отправляли ее с вооруженными людьми вверх по реке за рыбой.

Калюжи нас оставили, а мы, решив сию важную дипломатическую статью, на долгое время оставались единственными владельцами присвоенного себе участка земли и вод и в продолжение уже всей зимы жили спокойно и имели изобилие в пище.

Целую зиму занимались мы составлением плана будущим нашим действиям. Я предложил, а товарищи мои приняли и утвердили построить другую лодку, весною ехать вверх по реке, доколе будет можно, а потом, оставив лодки, идти в горы и, склоняясь к югу, выйти на реку Колумбия, по берегам коей обитают народы не столь варварские, как те, с коими мы

должны иметь здесь дело. К сему, впрочем, весьма трудному в исполнении предначертанию побудила нас совершенная крайность; мы знали, что дикие при устье реки собирали большие силы с намерением делать нам всевозможные препятствия в нашем пути вдоль морского берега и производить беспрестанные над нами поиски. Мы приготовили лодки и ожидали только наступления теплых дней, как вдруг повстречалось с нами неожиданное происшествие, совершенно уничтожившее все наши намерения.

Булыгин объявил, что желает опять принять начальство над нами, и стал входить в распоряжения по команде. Я без малейшего прекословия возвратил ему право и был доволен, что избавился от заботы и беспокойств, сопряженных с должностью начальника в столь критическом положении. 8 февраля 1809 года, оставив наше жилище и в нем немалое количество рыбы, пустились мы вниз по реке и остановились на том самом месте, где в прошлом году калюжи предлагали нам на выкуп госпожу Булыгину. Мы видели цель нашего начальника и к чему дело клонилось, но, уважая его страдания и жалостное положение супруги его, решились лучше подвергнуть себя опасности, чем сопротивлением довести его до отчаяния.

Здесь нас посетил один старик и подарил нам ишкат (корзину) пареных квасных кореньев. Он любопытствовал знать, куда мы едем, и, услышав ответ наш: к устью реки, — хотел выведать, куда мы пойдем оттуда, но этого мы и сами не знали. Таким образом продолжая наше плавание, приехали мы к небольшому острову; тогда проводник вдруг остановился и советовал нам пристать к берегу, а сам уехал на островок, на котором мы увидели несколько человек, в суете и тревоге бегавших взад и вперед с луками и стрелами. Старик между тем, отвалив, вскоре к нам возвратился и известил нас, что на острове собралось много людей, которые хотят бросать в нас стрелы и копья, коль скоро мы поедем мимо них; а потому он взялся проводить нас другим, весьма узким проходом и исправно сдержал свое слово.

Достигнув устья реки, остановились мы против селения диких на противоположном берегу, где вытащили на берег лодки и поставили шалаш, а провожавшему нас старику подарили рубашку и шейный платок и наградили медалью, нарочно на сей случай из олова вылитую: на одной стороне изобразили мы кое-как орла, означавшего Россию, а на другой — год, месяц и число, когда этот дикий по имени Лютлюклюк получил ее: мы велели ему носить ее на шее. На другой день поутру приехало к нам из-за реки множество людей, в числе которых находились и две женщины, одна

из которых была та самая плутовка, которая участвовала в обмане нас на дороге и перевозила Булыгину и других троих через реку, когда дикие захватили их в плен. Схватив тотчас эту женщину и одного молодого мужчину, мы посадили их в колодки, объявив тогда же единоземцам, что не освободим их, доколе не возвратят наших пленных. Вскоре к нам явился муж задержанной женщины; он уверил нас, что наших людей здесь нет, ибо они достались по жребию другому племени, но что он нарочно за ними пойдет и через четыре дня возвратит нам всех их, если только мы дадим ему обещание, что не умертвим жену его.

Начальник наш, слышав сие уверение, был вне себя от радости, и мы тотчас решились провести здесь несколько дней; но как занятое нами место было очень низко и при крепком ветре в ночь его затопило, то мы, удалясь на гору в расстоянии от берега около версты, там укрепились. Спустя восемь дней после переговоров о размене пленных прибыло на берег реки около 50 человек калюжей. Они расположились на противном берегу и хотели открыть с нами переговоры. Я с несколькими из своих товарищей спустился к берегу. Дикие были под предводительством одного пожилого человека в куртке и панталонах и в пуховой шляпе. Между ними, к великой нашей радости, увидели мы и свою Анну Петровну.

После взаимных приветствий Булыгина объявила, что задержанная нами женщина — родная сестра старшины, по-европейски одетого, что как она, так и брат ее — люди весьма добрые, оказали ей большие услуги и обходятся с нею очень хорошо: а потому требовала, чтоб мы освободили немедленно эту женщину. Когда же я ей сказал, что супруг ее желает освободить пленных не иначе, как с разменом за нее, тогда Булыгина дала нам ответ, поразивший всех нас, как громом, и которому мы в течение нескольких минут не верили, приняв за сновидение.

Мы с ужасом, горестью и досадой слушали, когда она решительно сказала, что, будучи теперь довольна своим состоянием, не хочет быть вместе с нами и советует нам добровольно отдаться в руки того народа, у которого находится она; что старшина человек прямой и известен по всему здешнему берегу и верно освободит и отправит нас на два европейских корабля, находящиеся в это время в проливе Жуан-де-Фука. О троих пленных вместе с ней она объявила, что Котельников достался народу, живущему на мысе Гревиль, Яков находится у того племени, на берегах которых разбилось наше судно, а Марья — у здешнего племени, на устье реки.

Я не знал, как сказать Булыгину, страстно любившему свою супругу, о таком ее ответе и намерении. Тщетно уговаривал я ее опомниться, и

пожалеть о несчастном своем муже, которому она была всем обязана. Долго я колебался, но делать нечего: таить правду было нельзя, надлежало все открыть злополучному нашему начальнику и сразить его. Выслушав меня, он, казалось, не верил моим словам и полагал, что я шучу. Но, подумав несколько, вдруг пришел в совершенное бешенство, схватил ружье и побежал к берегу с намерением застрелить свою супругу. Однако, пройдя несколько шагов, остановился, заплакал и приказал мне одному идти и уговаривать ее и даже погрозить, что он ее застрелит. Я исполнил приказание несчастного моего начальника, но успеха не было, жена его решила остаться с дикими. „Я смерти не боюсь, — сказала она, — для меня лучше умереть, нежели скитаться с вами по лесам, где, может быть, попадемся мы к народу лютому и варварскому; а теперь я живу с людьми добрыми и человеколюбивыми; скажи моему мужу, что я угрозы его презираю“. Булыгин, выслушав меня терпеливо, долго молчал и стоял, подобно человеку, лишившемуся памяти, наконец вдруг зарыдал и упал на землю, как мертвый. Когда мы привели его в чувство и положили на шинель, он стал горько плакать и не говорил с нами ни слова, а я между тем, прислонясь к дереву, имел время подумать о затруднительном нашем положении. Начальник наш, лишись супруги, которая за его любовь и привязанность изменила ему и презрела его, не помнил уже сам, что делал, и даже желал умереть; за что же мы должны были погибать? Рассуждая таким образом, я представил Булыгину и всем нашим товарищам, что если Анна Петровна, будучи сама россиянка, хвалит сей народ, то неужели она к тому научена дикими и согласилась предать нас в их руки? Мы должны ей верить, следовательно, лучше положиться на них и отдаться им во власть добровольно, чем бродить по лесам, беспрестанно бороться с голодом и стихиями и, сражаясь с дикими, изнурить себя и наконец попасться к какому-нибудь зверскому племени.

Булыгин молчал, а все прочие опровергли мое мнение и не хотели согласиться со мной. Тогда я им сказал, что уговаривать их более не смею, но сам решился поступить, как предлагал, и отдамся на волю диких. В это время и начальник наш объявил свое мнение: он был во всем согласен со мной, а товарищи наши просили позволения подумать. Таким образом кончились в тот день переговоры: дикие удалились к устью реки, а мы остались ночевать в горе.

Поутру дикие опять явились на прежнем месте и снова стали просить об освобождении их пленных. Тогда я объявил старшине, что из нашего общества пять человек, считая их людьми честными и добродетельными, решились им покориться в надежде, что они нам никакого зла не сделают и

на первом корабле позволят отправиться в свое отечество. Старшина уверял нас, что мы в предприятии своем не раскаемся, и уговаривал остальных последовать нашему примеру, но они упорно стояли на своем и, выпустив из-под караула диких, простились с нами со слезами и по-братски. Мы отделись диким и пошли с ними в путь, а товарищи наши остались на прежнем месте.

На другой день достигли мы кунищатского селения, где хозяин мой, коему я достался, вышеупомянутый старшина по имени Ютрамаки, в эту зиму имел свое проживание. Булыгин достался тому же хозяину, но по собственному своему желанию перешел к другому, которому принадлежала его супруга; Овчинников и алеуты также попались в разные руки.

Что же принадлежит до прочих наших товарищей, то они того же числа, как с нами расстались, вздумали переехать на остров Дистракшн, но на сем переезде нашли на камень, разбили свою лодку и сами едва спаслись. Лишась единственной своей обороны — пороха, хотели они нас догнать и отдаться кунищатскому племени, но, не зная дороги, встретили при переправе через одну реку другой народ. Дикие эти на них напали и всех взяли в плен, а потом некоторых продали кунищатам, а других оставили себя. Хозяин мой, пробыв около месяца у кунищат, вздумал переехать в свое собственное жилище, находящееся на самом мысе Жуан-де-Фука; но прежде отправления выкупил Булыгина, дав обещание выкупить вскоре и супругу его, которая уже теперь получила от своего мужа прощение и жила с ним вместе. Переехав на новоселье, жили с Булыгиным у своего хозяина спокойно: он обходился с нами ласково и содержал нас хорошо, доколе не случилась ссора между ним и прежним хозяином Булыгина. Последний прислал назад данный за Николая Исаковича выкуп, состоявший в одной девушке и двух сажнях сукна, и требовал возвращения своего пленника, но Ютрамаки на это не соглашался. Наконец Булыгин объявил ему, что по любви к жене своей непременно желает быть вместе с ней, и просил продать его прежнему хозяину. Желание его было исполнено, но после того, как дикие беспрестанно нас из рук в руки то продавали, то меняли или по родству и дружбе уступали друг другу и дарили, Николай Исакович со своей Анной Петровной имели самую горькую участь: иногда их соединяли, а иногда опять разъединяли, и они находились в беспрестанном страхе увидеть себя разлученными навек. Наконец, смерть прекратила бедствия злополучной четы: госпожа Булыгина скончалась в августе 1809 года, живя врозь со своим супругом, а он, узнавши о ее смерти, стал более сокрушаться, сохнуть и в самой жестокой чахотке испустил дух 14 февраля 1810 года.

Госпожа Булыгина и при смерти своей находилась в руках столь гнусного варвара, что он не позволил даже похоронить тело ее, а велел бросить в лес.

Между тем самое большое время моего плена я находился у доброго хозяина Ютрамаки, который обходился со мной хорошо. Обращался как с другом, а не как с пленником. Я старался всеми способами заслужить его благорасположение. Люди эти совершенные дети: всякая безделица им нравится и утешает их. Пользуясь их невежеством, я умел заставить их себя любить и даже уважать. Например, я сделал бумажного змея и, приготовив из звериных жил нитки, стал пускать его. Поднявшись до чрезвычайной высоты, змей изумил диких; приписывая изобретение это моему гению, они утверждали, что русские могут достать солнце. Но ничем я так не услужил хозяину, как пожарной трещоткой. К счастью, мне удалось растолковать ему, что она весьма полезна при нападении на неприятеля и при отступлении от него. Инструмент сей довершил мою славу: все удивлялись моему уму и думали, что подобных гениев мало уже осталось в России.

В сентябре мы оставили мыс Жуан-де-Фука и переехали на зиму далее вверх по проливу сего же имени. Тут построил я себе особую от всех небольшую землянку и жил один. Осенью занимался я стрелянием птиц, а зимою делал для своего хозяина и на продажу разного рода деревянную посуду. Для сей работы сковал я скобель и зауторник <sup>[3]</sup> из гвоздей посредством каменьев. Труды мои дикие видели и удивлялись. Спрашивали и на собрании положили, что человек, столь искусный, как я, должен непременно быть сам старшиною, или тоёном. После сего меня везде звали в гости вместе с моим хозяином и угощали во всем наравне со своими старшинами. Они крайне удивлялись, каким образом Булыгин, не умевший ни птицы застрелить на лету, ни хорошо владеть топором, мог быть нашим начальником.

В эту зиму здешние жители терпели большой недостаток в продовольствии, так что принуждены были друг другу платить по бобру за десять вяленых лососей, и мой хозяин употребил много бобров на покупку рыбы. Но у некоторых из старшин был совершенный голод: промышленники Петухов, Шубин, Зуев от недостатка пищи бежали ко мне; хозяин мой их кормил, и когда их хозяева требовали их выдачи, сказал им, что они живут у меня, следовательно, и возвращение от меня зависит. Дикие хорошо отнеслись ко мне, и я отпустил бежавших, не прежде, как на условии, чтоб их не обижали и кормили.

В марте переехали мы на летнее жилище, где я построил другую землянку, обширнее первой, и укрепил ее с морской стороны. Слава сего

здания разнеслась далеко, и старшины через большое расстояние приезжали смотреть и удивляться ему.

Наконец милосердный Бог внял мольбам нашим и послал нам избавление. 6 мая рано утром показалось двухмачтовое судно и вскоре приблизилось к берегу. Хозяин мой, взяв меня с собою, тотчас поехал на судно. Бриг этот принадлежал Соединенным Штатам, назывался „Лидия“ и был под началом капитана Броуна. На нем, к немалому моему удивлению, нашел я товарища своего Валгусова и узнал, что он был перепродан на берега реки Колумбия, где выкуплен капитаном Броуном. Капитан, потолковав со мною о наших бедствиях, как умел, изъяснял моему хозяину, чтоб он велел своим единоземцам привести к нему всех пленных русских, которых он намерен выкупить. Хозяин уехал, а я остался на бриге.

На другой день дикие привезли бывшего с ними англичанина Джона Вильямса, за которого сначала запросили чрезвычайный выкуп, но потом согласились взять пять байковых одеял, пять сажень сукна, слесарную пилу, два стальных ножа, одно зеркало, пять картузов порошу и такой же величины пять мешков дробы. После за всех нас получили они по такому же количеству, кроме Болотова и Курмачева, которых дважды привозили к судну и оба раза просили такой чрезвычайный выкуп, что плата за каждого превосходила ценою то, что дано за всех нас вместе. Но как диким требуемого не дали, то они увезли несчастных сих людей, а притом объявили, что и Шубина мы не увидим, ибо он продан хозяину, который уехал для китовых промыслов на остров Дистракшн.

Упрямство диких заставило капитана Броуна принять другие меры: он захватил одного старшину, родного брата тому тоёну, у которого находились в неволе Болотов и Курмачев, и объявил ему, что он дотоле не получит свободы, доколе русские не будут освобождены. Поступок сей имел желанный успех, в тот же день привезли Болотова и Курмачева; тогда мы стали требовать Шубина, назначив сутки сроку. Но его привезли уже на другой день, когда мы находились в море, милях в пятнадцати от берега. Тогда капитан Броун освободил старшину, заплатив ему за каждого из вырученных людей такой же выкуп, какой был дан и за других. Таким образом капитан Броун выкупил нас 13 человек; во время бедствий наших и в плену умерло семеро, один (малолетний ученик Филипп Котельников) продан отдаленным народам и остался у них; а один (алеут) был еще в 1809 году выкуплен капитаном американского корабля „Меркурий“ с берегов реки Колумбия.

10 мая отправились мы в путь и шли беспрестанно вдоль берега, заходили в разные гавани для торговли с дикими, а 9 июня прибыли

благополучно в порт Ново-Архангельск».

О дальнейшей жизни Тараканова нам известно только то, что он добрался до Русской Аляски, где вскоре встретился с капитан-лейтенантом В.М. Головниным, а затем продолжал служить в Российско-американской компании.



## Бесславный финал славного корабля

Одним из самых знаменитых судов российского флота, безусловно, является шлюп «Нева», участвовавший в первой российской кругосветной экспедиции под командой капитан-лейтенанта Ю.Ф. Лисянского. Находясь у берегов Аляски, «Нева» оказала неоценимую помощь правителю Русской Америки А.А. Баранову в отбитии нашей крепости на острове Ситха у местных индейцев-калюжей. Именно «Нева» первой из двух шлюпов экспедиции завершила кругосветное плавание, став, таким образом, первым российским судном, обогнувшим весь земной шар. Во время этого плавания «Нева» не раз оказывалась в тяжелых ситуациях. Один раз шлюп посреди океана выскочил на неизвестный риф и был на грани гибели. Тогда «Неву» спасло мастерство командира, опытность команды и счастливое стечение обстоятельств.

Вскоре после окончания первого кругосветного плавания принадлежавшая Российско-американской компании «Нева» была отремонтирована и снова отправлена с грузами на Дальний Восток. Там она совершала плавания между Охотском, Петропавловском и Аляской, перевоза необходимые грузы и людей.

Из воспоминаний адмирала В.М. Головнина: «В ноябре 1813 года, возвратясь из Японии в Камчатку, нашел я в Петропавловской гавани флота лейтенанта Подушкина и некоторых других чиновников, бывших в службе Российско-американской компании и находившихся на корабле „Нева“ во время крушения оного. От них получил я сведения касательно несчастного сего кораблекрушения и по обыкновению моему записал оное со всеми подробностями в журнал свой. Следующее повествование взял я из моих записок и при составлении оного воспользовался также замечаниями Василия Николаевича Берга, некогда служившего на флоте и совершившего путешествие вокруг света. Впрочем, не все путешествия, случившиеся в плавании корабля „Нева“ из Охотска до Америки и при самом кораблекрушении, я описал так, как они помещены у сего почтенного человека; он писал с показания, как и сам говорит, Михаила Терпигорева, который тогда был отставным кадетом из морского корпуса и ехал в Америку с дядей своим, коллежским советником Борноволоковым. Ни по званию его, ни по летам не мог он приобрести той опытности, которую нужно иметь, чтоб безошибочно судить о морских происшествиях, а особливо при кораблекрушениях; бывали примеры, что и людям

совершенных лет нос корабля казался кормой, и потому-то, я думаю, что главный правитель компанейских колоний коллежский советник Баранов, проведя в Америке беспрерывно 20 лет, желал под старость возвратиться в отечество, чтоб остаток жизни провести в кругу родственников и друзей; на сей конец просил о назначении ему преемника. Тогда предложил компании свои услуги коллежский советник Терентий Степанович Борноволоков. Летом 1812 года прибыл он в Охотск.

Для доставления Борноволокова в Америку директора назначили корабль „Нева“, над коим начальство поручили флота лейтенанту Подушкину. Офицер сей служил с похвалой в Средиземном море, во флоте, бывшем под главным начальством вице-адмирала Д.Н. Сенявина. Помощник у него был штурман 9-го класса Калинин, совершивший на том же корабле путешествие вокруг света. Он был весьма искусный мореходец и самый прилежный к своей должности неутомимый офицер. Сверх вышеупомянутых чиновников, на корабле „Нева“ находилось состоявших в компанейской службе разночинцев 14 человек и промышленников 56 человек, да четыре женщины — жены и дочери компанейских служителей».

Штурман 9-го класса Даниил Васильевич Калинин в то время по праву считался одним из опытейших российских навигаторов.

Ранее он проходил штурманскую службу на Балтике, в том числе и на линейном корабле «Елизавета». Именно способности и искусства Калинина и обусловили выбор капитан-лейтенанта Лисянского, который взял его к себе главным штурманом в первое российское кругосветное плавание на этот же самый шлюп «Нева». После некоторого перерыва, в начале 1812 года, Калинин был приглашен на службу в Российско-американскую компанию. По сухопутью он прибыл в Охотск, где в это время уже находилась «Нева», на которой вместе с Борноволовым ему надлежало перейти в Ситху.

Здесь необходимо добавить и несколько слов относительно личности лейтенанта Подушкина. Яков Аникеевич Подушкин сразу же после окончания Морского корпуса мичманом попал на линейный корабль «Рафаил» к знаменитому силачу, капитану 1-го ранга Лукину. На «Рафаиле» Подушкин и прошел всю знаменитую сенявинскую Средиземноморскую кампанию, сражаясь с французами и турками. Мичман участвовал в боях за остров Тенедос, в Дарданелльском и Афонском сражениях, где особенно отличился «Рафаил». За храбрость при Афоне был награжден Анненским крестом 3-го класса. На линкоре «Сильный» пришел в составе эскадры в Портсмут, где был вместе со всеми интернирован, и только через несколько

лет вернулся на родину. В 1810 году Подушкин стал лейтенантом и был назначен на брандвахтенный фрегат «Эммануил». Но сторожить вход в порт боевому офицеру показалось скучным, и он, с согласия начальства, перевелся с военного флота в Российско-американскую компанию. Любопытно, что принимал Подушкина на новую службу не кто иной, как поэт и будущий декабрист К.Ф. Рылеев. Вскоре сухим путем Подушкин достиг Охотска, где и принял под начало «Неву».

Продолжим рассказ В.М. Головнина: «В последних числах августа 1812 года корабль „Нева“ отправился с Охотского рейда в путь при северо-западном попутном ветре, который, однако же, недолго ему благоприятствовал. Вскоре наступили противные ветры. С небольшой переменой дующих от разных румбов компаса, они препятствовали успешному плаванию несчастного корабля и впоследствии были главной причиной его крушения и гибели многих из экипажа. Лейтенант Подушкин плыл поблизости Алеутских островов, по южную их сторону, но так неудачно, что не прежде как 6 ноября увидел американский берег в окрестностях залива Якутата.

Впрочем, хотя плавание их от Охотска было необыкновенно продолжительно, судя по времени года, когда в высоких широтах господствуют большей частью ветры западные, но по крайней мере не случилось с ними никакого несчастья, а с прибытием на вид американских берегов, во-первых, оказался недостаток в пресной воде, а потом, 8 ноября ночью, при жестоком ветре с восточной стороны, сломило грот-стенгу и изорвало фок, грот и грот-марсель. Доселе они старались войти в какую-нибудь из гаваней островов Кадьяка или Уналашки; но теперь решились уже спуститься в первый способный порт, где бы он ни находился и куда только ветер допустит.

Лейтенант Подушкин, никогда прежде не служивший на Северо-Восточном океане и вовсе не знакомый с американскими берегами, дал полную свободу штурману Калинину, как мореходцу, коему здешний край хорошо был известен по прежним его плаваниям и опытам, вести корабль, куда он заблагорассудит, для общей их безопасности. Калинин принял „Неву“ в свое управление, воспользовался ветрами и привел корабль в небольшую безопасную гавань Чугатской губы».

А. Норченко пишет о злоключениях «Невы» так: «В конце концов случилось то, что должно было случиться. После более чем двухмесячного перехода, 8 ноября, когда потрепанная почти непрерывными тяжелыми встречными штормами „Нева“ была уже в бедственном положении,

лейтенант Подушкин обратился к Борноволокову с заявлением, что он не в силах управлять кораблем и находит только одно средство к спасению — посадить команду на берег, а корабль предать в жертву волнам (?!). Дикое во всех отношениях предложение Подушкина представлялось еще более абсурдным и по той причине, что Борноволоков на „Неве“ шел просто пассажиром, а не должностным лицом. Но при любых обстоятельствах такая форма отказа не могла не привести к вопросу: „А в своем ли он уме?“ Подобная мысль возникла, видимо, и у Борноволокова, который был сражен сим отзывом. К чести Терентия Степановича надо отметить, что он, человек сугубо сухопутный, в той уникальной ситуации не растерялся и принял, пожалуй, единственно правильное решение. Оборотясь к Калинину, он просил его принять начальство и завести корабль в спокойную гавань, где они могли отдохнуть, исправиться починкой и налиться водой.

Итак, командование шлюпом в чрезвычайных обстоятельствах принял на себя штурман Даниил Калинин. Зайти же сразу в самую ближнюю гавань — Якутат — не получилось из-за сильных и противных ветров. Только в ночь 16 ноября „Неве“ удалось войти в Чугацкий залив и бросить якорь в Воскресенской гавани, где была пресная вода и относительно спокойная стоянка. Это же обстоятельство подчеркивает и К.Т. Хлебников: „Шлюп по причине крепких противных ветров не мог достигнуть осенью Ситхи и заходил в Воскресенскую гавань“.

Простояли там недолго, всего 11 суток. Немного починились и налились водой, но уже 27 ноября из-за тяжелых зимних условий вынуждены были покинуть якорную стоянку и выйти в океан. Сразу же после выхода Борноволоков предложил спуститься к Сандвичевым островам, и Калинин с этим согласился. Удержало их здесь лишь то, что в этом варианте могло не хватить принятого запаса воды.

Поэтому проложили кратчайший курс на Ситху и вначале пошли очень ходко — уже через трое суток на горизонте открылась гора Эджкомб (Эчкум), до которой было, на глаз, около 130 верст по прямой или порядка суток такого же хода. Но фортуна явно отвернулась от „Невы“. В ночь на 1 декабря снова задул жесткий норд-ост, и все началось сначала. И так вот до начала следующего года. 1 января 1813 года шлюп был, в сущности, игрушкой волн и ветров, когда курс его вынужденно менялся пять-шесть раз в сутки.

Но, как совершенно определенно свидетельствовал обо всем один из спасшихся — гардемарин Михаил Терпигорев, — в этих ужасных условиях Калинин почти не сходил со шканцев и всегда знал место судна, хотя

солнце и звезды не показывались неделями.

На „Неве“ к январю работоспособных оказалось человек десять, а Г.Г. Неродов (штатный штурман) и Подушкин также по известным причинам отказались от своих должностей.

На „Неве“ к этому времени уже начало твориться нечто неопишное, беспорядки достигли всех мыслимых пределов. Измученные непрерывными штормами, сыростью и качкой пассажиры, среди которых были женщины и дети, пришли в совершенно жалкое состояние. И у многих было такое ощущение, что кто-то намеренно стремится ухудшить положение и усугубить и без того ужасающие многодневные трудности. Нередко случалось, что, выходя наверх, Калинин замечал, что рулевой правит не так, иначе, чем было ему приказано. По своей или чужой воле — тогда осталось невыясненным, но вскоре это все привело к роковой ситуации».

Рассказ Головнина: «К несчастью экипажа, раздоры и несогласия, возникшие между старшими офицерами на пути до сего места, здесь еще более усилились. Подушкин предлагал прозимовать в сем порте, представляя неизбежную опасность, сопряженную с плаванием в зимнее время по морям бурным на старом, худом корабле, с поврежденными снастями, неполным комплектом парусов и с неопытным экипажем, между коими начали уже показываться разные болезни. Но Калинин был противного мнения: он думал, что зимование в столь свирепом климате, не имея удобного жилья, достаточной пищи и занятия для служителей, повергнет их в пагубную недеятельность и распространит между ними цинготную болезнь, которая, вероятно, лишит столь многих из них жизни, что корабль будет приведен в невозможность достичь какого-либо порта, обитаемого русскими. По сим причинам Калинин думал, что им надлежит непременно выйти в море и стараться достичь Ново-Архангельской крепости на острове Ситха; господствующие при здешних берегах в сие время года северные и северо-западные ветры обещали ему успех.

Борноволоков должен был решить спор между двумя мореходцами; он долго колебался, наконец решился последовать совету Калинина.

Вместе с утверждением плана Калинина поручено ему было и начальство над кораблем, ибо лейтенант Подушкин отказался от командования оным. Исправив корабль, сколько возможность и обстоятельства позволяли, Калинин около 1 декабря вышел в море и направил путь к мысу Эджкомб, лежавшему при самом входе в Ситхинский залив, где находится крепость Ново-Архангельск. Через три или четыре дня

пришли они на вид высокой горы на сем мысу.

Но в первых числах декабря начались жестокие противные ветры, которые скоро удалили корабль от берегов и потом, переменяясь, носили его по волнам моря около месяца. В продолжение сего времени несчастный экипаж не столько страдал от холода, ненастья, свирепых бурь и недостатка пищи и воды, сколько от несогласия управлявших им, ибо раздоры и беспорядок на корабле между офицерами вселяли в нижних чинов недоверчивость к своим начальникам и служители имели причину полагать, что офицеры не были уверены в своем искусстве и сами не знали, что делали. Я не думаю, что Терпигорев был прав, когда уверял Берга, что в иной день переменяли они пять раз курс свой: то шли в Ситху, то в Кадьяк, Уналашку или Якутат. Едва ли сыщется ныне в нашем флоте офицер столь малодушный, который бы с каждой переменной ветра переменял и порт своего назначения, чтоб только плыть с попутным ветром. Но мне известно, что на корабле „Нева“ в это время господствовал совершенный беспорядок, а Борноволоков, не зная науки мореплавания, со всем своим умом, не мог решительно приказывать, что делать надлежало, и по необходимости следовал внушениям других, а посему повеления его часто переменялись. Однажды велел он править к Сандвичевым островам, о которых читал в одном путешествии и пленился ими; мысль его была весьма основательна, но морские офицеры объявили ему, что на переход туда нет у них ни съестных припасов, ни пресной воды, о чем прежде, как человек не морской, он не догадался справиться.

Экипаж и пассажиры, глядя на своих старшин, также разделились на партии, которые между собою враждовали. Недоброжелатели прежнего командира, каковых всякий начальник более или менее имеет между своими подчиненными, старались даже распространить молву, будто бы он, назло Калинину, научал рулевых сбиваться неприметным образом с определенного курса, чтоб только запутать его в счислении пути. Но я, с моей стороны, никак этому не могу поверить: не говоря уже о таком поступке в отношении крайней его подлости, собственная безопасность заставила бы каждого воздержаться от одного; да и рулевые, зная, что целость корабля и собственная их жизнь зависят от верности счисления, никак не согласились бы исполнить столь пагубное приказание. Надобно сказать, что корабль в море некоторым образом уподобляется маленькому государству, независимому от постороннего влияния. Если на нем, от слабости и неблагоразумия управляющих, прекратится повиновение одному, тотчас обнаружатся характеры, которые в подобных обстоятельствах мы видим на большом театре света. Дела на корабле

находились в таком горестном положении, пока судьба не положила конца им самым ужасным кораблекрушением.

8 января 1813 года вскоре по заходе солнца увидели влево высокий берег, по счислению и заключениям Калинина, основанным на астрономических наблюдениях, в полдень сего числа взятых, долженствовавший быть мысом Эджкомб. Берег открылся точно таким образом и в самое то время, как ожидал Калинин, и потому он, в полной уверенности, что наблюдения его были верны, не хотел упустить тихого попутного ветра и решился, пользуясь оным, плыть в продолжение ночи в Ситхинский залив, чтоб быть готовым тотчас по рассвете войти в порт Ново-Архангельск. Наружный вид берега, знакомый Калинину по прежнему его здесь плаванью, уверил его еще более в точности счисления; он нимало не сомневался, что видит гору Эджкомб, по положению коей определив курс, оставался покойным. Ветер дул умеренно, и корабль шел от трех до четырех миль в час. Ночь была довольно темна, но позволяла увидеть берег на таком расстоянии, что без всякой опасности можно было от него отворотить, ибо он в сем месте чист и приглуб.

В полночь они видели берег и продолжали идти тем же курсом; наконец, когда нашла пасмурность с дождем и закрыла берега, Калинин и тогда велел продолжать тот же курс.

Трудно изъяснить причину, которая в это время руководствовала Калининым. Он поступил против всех правил морского искусства, и тем более в Ситхинском заливе, где находится много камней наравне с водою и подводных и есть довольно сильный прилив, действующий неправильно; следовательно, одни только опытные местные лоцманы, коих здесь вовсе нет, могут принимать в соображение действие течений. Все сии обстоятельства, конечно, были известны Калинину, и потому, я думаю, что весьма худое состояние, в котором находился корабль, заставило его отважиться на столь опасный и при лучших обстоятельствах неблагоразумный поступок; он боялся, что если крепким ветром отнесет их опять от берегов, то они должны будут погибнуть в море, и для того решился во что бы ни стало не упускать благоприятного ветра, позволявшего ему войти в желанный порт.

Часа за два до рассвета (9 января) отчаянный голос с бака: „Земля вплоть перед носом!“ — сначала произвел страх, а потом замешательство по всему кораблю. Все кричали, бегали, суетились; все хотели управлять, советовать. Словом, произошел величайший беспорядок, какой обыкновенно при опасных случаях бывает в обществах, где нет единоначалия и подчиненности. Сперва хотели отворотить, но не знали, в

которую сторону, и потому решились бросить якорь, которого канат в несколько минут весь высучило, ибо в испуге и второпях позабыли пристопорить его как должно. После сего несчастья понесло корабль к берегу: экипаж пытался поворотить его, чтоб отлавировать от опасности, однако же без успеха: он стал на каменья вблизи огромного, неприступного утеса. Когда это случилось, ветер дул от запада очень умеренно, но вскоре после того на самом рассвете начал усиливаться и в самое короткое время рассвирепел чрезвычайно.

Между тем на корабле как офицеры, так и из нижних чинов те, которые были посмелее и побойчее других, умничали и хотели повелевать, всякий по своим понятиям и на свой лад. Срубили мачты; это было нужно и сделано по-морскому. Насажали людей в баркас и хотели спустить оный на воду: это также иногда удается, когда делается порядком, без замешательства и при умеренном волнении. Но теперь, на несчастье экипажа корабля „Нева“, волнением баркас был залит, и несколько человек на нем потонуло, в том числа женщины и дети. Сделали плоты из запасных стеньг, реев и других деревьев, хотели на них искать своего спасения; но плоты сии разбило и разнесло волнением.

Других средств экипаж не испытывал, доколе около полдня волны не стали ломать корабль на части, а вскоре, совсем сокрушив его, и поглотили. Тогда всякий ухватился, кому за что случилось, и искал своего спасения на корабельных обломках. Но бурун, или прибой, у берега был столь велик, что многие из бедствующих, приплыв благополучно к берегу, были избиты волнами об утес и каменья или ушиблены членами корабля и замертво выкинуты на берег, а некоторые от сильных ушибов и ран даже лишились жизни. В числе сих последних находились Борноволок и Калинин; но прежний командир корабля лейтенант Подушкин спасся: он замертво был выкинут на берег и приведен в чувство попечением своих товарищей. Некоторые же, спасшись при кораблекрушении, умерли уже на берегу. Из числа служителей и пассажиров корабля „Нева“ остались в живых только 25 человек, все остальные погибли при кораблекрушении».

Из хроники плавания: «С 2 января нового 1813 года погода несколько наладилась, и установились тихие ветры. „Нева“ четырехузловым ходом к вечеру 8 января подошла ко входу в Ситхинский залив. Здесь и измученный Калинин поверил, что все худшее уже позади. Еще раз определившись по хорошо знакомым ориентирам, он в час ночи 9 января заметил: „Теперь выпью и стакан чаю, лягу отдохнуть часа на два и надеюсь стать на якорь под самой гаванью прежде рассвета“. На вахте оставался штурманский ученик Тровин, который ранее плавал здесь с Гагемейстером и тоже эти



места знал.

Примерно через час пошел мелкий дождик и спустился туман — „Нева“ по-прежнему двигалась тем же курсом. Развитие событий с этого момента принято считать результатом упущения или ошибки Калинина, приведшей вскоре к кораблекрушению. Возможно, это отчасти и так — в этих ночных условиях плавания он должен был находиться наверху, ибо ветер и вода в этих местах весьма переменчивы.

Ночью, в условиях плохой видимости, „Нева“ шла навстречу своей судьбе. И на рассвете 9 января впередсмотрящий увидел землю — прямо перед форштевнем из тумана открылся скалистый берег. На борту судна тут же началась паника; никто не слушал команд, царил полный разброд. Кое-как убрали паруса, начали отдавать якорь, но он быстро ушел на дно, не будучи застопоренным в жвака-галсе. И „Нева“ с ходу выскочила на камни у скалистых берегов острова Круза. Ирония судьбы: этот самый остров Круза был нанесен на карту и описан именно штурманом Даниилом Калининым.

А беда, как обычно, одна не приходит. До того благоприятный слабый ветер вскоре перешел в свежий зюйд-вест, через короткое время набравший силу шторма. И ударами штормовых волн беспомощная „Нева“ за считанные часы была разбита вдребезги о прибрежные камни. Спаслись и добрались до берега в различном состоянии лишь 25 человек; штормовое море выбросило на берег и чудотворную икону Михаила Архангела. Погибло 37 человек: все женщины и дети, а также часть команды судна. Такой жуткой трагедии Русская Америка никогда еще не переживала».

Головнин: «Спасенным попалась небольшая лодка, на которой двое промышленников достигли Ново-Архангельской крепости. Баранов немедленно отправил к ним вооруженную помощь, которая нашла оставшихся в живых и доставила их в крепость.

Спасшиеся рассказывали о многих чудесах, случившихся при сем кораблекрушении, которые, впрочем, не заслуживают большого вероятия, во-первых, потому, что самые происшествия несбыточны, а во-вторых, что не все о них рассказывали одинаково. Например, будто те, которые при разбитии корабля имели на себе платье, были выкинуты на берег совсем нагие, и что они не помнят, как лишились одежды. Между тем я знаю, что лейтенант Подушкин, когда надобно было спастись вплавь, для легкости надел на себя китайчатую фуфайку и панталоны; его выбросило на берег, как выше сказано, замертво; но платье уцелело; странно только то, что оно хотя нигде не было изорвано, но между верхом и подкладкой набилось большое количество самого мелкого песку. Еще уверяли, что обшивная

медь корабля волнением была так избита и смешана с песком и другими веществами, что превратилась в некоторый род руды, и показывали образцы оной; но я за три года до разбития корабля „Нева“ имел у себя такой же точно кусок, подаренный мне Барановым; кусок сей в числе многих найден на американском берегу, у мыса Святого Илии, и был не что иное, как обыкновенная железная руда, округленная и сглаженная волнением».

А. Норченко писал относительно некоторых обстоятельств кораблекрушения: «Спасшиеся потом свидетельствовали, что Калинин пытался что-то сделать для спасения судна и людей, но стихия оказалась сильнее. Как он принял свою смерть, никто не видел — его обезглавленный труп был впоследствии обнаружен на береговых скалах. Погиб и Терентий Степанович Борноволоков. Как глубоко сухопутный человек и типичный чиновник, в такой ситуации шансов на спасение он практически не имел. Зато экс-командир Яков Подушкин, сразу сообразив, что в этой губительной кутерьме ставки слишком высоки, хладнокровно позаботился, прежде всего, о своей персоне. Предусмотрительно переодевшись в теплое белье и надев еще сверху фланелевый костюм, он спустился за борт и, уцелел, оказавшись единственным спасшимся из командного состава „Невы“».

Но так и остается невыясненной поистине детективная цепь фактов, непосредственно предшествовавших самой катастрофе. Ведь сам Калинин в час ночи определил гору Эджкомб в 30–35 верстах по левой руке. Ветер при этом был тихий, и «Нева» находилась в совершенно безопасном положении. Но уже через три часа на том же курсе эта гора оказалась справа, хотя южным течением в проливе шлюп должно было прижимать на этом галсе только левым бортом к мысу Трубицина, т. е. к горе Эджкомб. Кроме того, к моменту посадки на камни (около 6.30 утра) этот главный ориентир сместился уже почти в корму. Как это могло произойти? Четкого или хотя бы внятного объяснения этому засвидетельствованному факту мы не имеем нигде.

Весьма подозрительна и история с якорным канатом, который оказался отсоединенным от жвака-галса и в момент аварийной отдачи якоря высучился из клюза и ушел на дно. Тот же свидетель Терпигорев указывает здесь на прямого виновника — боцмана Григорьева, который «пренебрегал своей должностью и пристал к противной партии». Итак, на «Неве» была и «противная партия» — тоже весьма красноречивый факт. Сам же боцман Григорьев оказался на берегу в числе спасшихся. Но вскоре сошел с ума («бросался на всех и кусался») и скончался в мучениях.

Сохранилось еще одно свидетельство Терпигорева: «Один из наших

офицеров (чье имя я не хочу упоминать) тоже был в недолгом помешательстве, которое хотя и не лишало его жизни, но подает также повод к различным заключениям». Этим офицером был лейтенант Яков Подушкин — остальные погибли в кораблекрушении.

Так глупо и бездарно закончилась история знаменитого шлюпа «Нева». Увы, у кораблей, как и у людей, есть свое звездное время и время неудач...

Судьба выживших при катастрофе членов команды «Невы» и ее пассажиров нам неизвестна. Что же касается лейтенанта Подушкина, то после состоявшегося разбирательства, гибель «Невы» «в силу известных обстоятельств» ему в вину поставлена не была. После выздоровления лейтенант вполне успешно командовал другими судами Российско-американской компании на Тихом океане, в течение трех лет непрерывно плавая между Ново-Архангельском, Петропавловском, Калифорнией и Сандвичевыми островами. На Подушкина была возложена трудная задача снабжения Русской Аляски хлебом, и он прекрасно с этой задачей справился. В 1819 году Подушкин привел через три океана из Ново-Архангельска в Кронштадт груженное дорогими мехами судно. Получив за службу в Российско-американской компании весьма солидное вознаграждение, он вернулся на военный флот. В 1821 году Подушкин стал капитан-лейтенантом. Командуя галетом «Аглая», он осуществил тщательную опись всех шхер от Свеаборга до Гангута.

На Балтийском флоте в свое время ходили легенды о Якове Подушкине, в особенности о его нечеловеческом хладнокровии, принимавшем порой анекдотические формы. Среди флотских офицеров существовала байка, что когда во время свирепого шторма боцман растолкал спящего Подушкина и доложил ему, что упала грот-мачта, то Яков Аникеевич перевернулся на другой бок и рыкнул: «Пошел прочь, каналья! Нашел из-за чего будить».

Примерно в том же духе впоследствии вспоминал Подушкина и адмирал Иван Шанц, в 20-х годах XIX века служивший на «Аглае» под командой Подушкина. Относясь с симпатией к своему командиру, он тем не менее отмечал его чудачества и всякие эксцентрические выходки. В 1823 году Подушкин вышел в отставку с чином капитана 2-го ранга и уехал в свое поместье отдыхать от весьма насыщенной событиями морской службы.

Относительно личности Подушкина историк А. Норченко пишет: «Вряд ли бывший командир „Невы“ был полностью психически нормальным человеком. Его состояние, вероятно, в зависимости от обстоятельств колебалось от житейской нормы до чудачества и

психических срывов, что, в частности, и имело место после кораблекрушения. Свидетельства и факты, дошедшие до нас, достаточно убедительно это подтверждают. Этим, вероятно, объясняются и некоторые его действия, из-за которых возникла ситуация, постепенно приведшая „Неву“ к трагической гибели. Все становится более понятным. И неизвестно поэтому, кто больше виноват в этой трагедии — командир-отказник Подушкин или его вынужденный преемник, взваливший на себя всю ответственность, а заодно и вину перед историей и потомками. Подтасовки, оговоры и прямая ложь, появившиеся сразу же после катастрофы, оказались очень живучими. Долгое время бытовала версия, что главным виновником гибели „Невы“ являлся ее штурман Даниил Калинин. Хотя уже и тогда, и впоследствии моряки, люди порядочные и профессиональные, без особого труда разглядели подноготную этого дела и определили истинных его виновников. Это мнение морских офицеров и иных сведущих лиц в итоге выразил В.Н. Берх: „Достойно сожаления, что его (Калинина) имя упоминается редко и не так, как бы должно“. С этим трудно не согласиться — имя Калинина по справедливости должно все же занимать достойное место в истории нашего флота».

Теперь вспомним и ранее упомянутые события. Отказ от командования «Невой» в море (таких прецедентов на нашем флоте вообще не было), форма и содержание его тогдашних предложений, как поступить с судном и людьми. И впоследствии — «отказ от должности», «противная партия», чинившая помехи Калинин у и в без того сложной ситуации. Вспомним и его поведение (или сумасшествие) там, на берегу острова Круза, где собрались люди, только что спасшиеся от страшной гибели. Был он тогда действительно не в себе или же просто симулировал?

Существует и подлинный, весьма любопытный документ — донесение (экстракт) его высокоблагородию А.А. Баранову от флота лейтенанта Я. Подушкина о разбитии корабля «Нева». Он интересен, прежде всего, явными странностями и нестыковками в изложении событий, на что подчеркнуто обращает внимание и сам В.Н. Берх. Так, в частности, 29 октября «Нева» оказывается в 120 милях от Ситхи, а уже 4–5 ноября — возле Сан-Франциско, т. е. за пять тысяч верст. Далее, уже 6 ноября открылся ему Якутат (?!), а 7 ноября утром огибали остров Кадьяк с юга. И таких вот фрагментов, производящих впечатление чистого бреда, в этом донесении более чем достаточно.

Стилистика этого сочинения тоже наводит на неизбежное сомнение: «Алчная смерть утомившихся все продолжает людей принимать в царство вечности. Настало время злобное — корабль весь изломало, и все люди в

воду. Утес и скалы, ужас, ночная темнота и спасения нет в жизни». И тому подобное, все время упорно именуя «Неву» фрегатом.

Но по тексту все же заметно, что автор его отнюдь не утратил инстинкта самосохранения, ибо ни разу нигде не упомянул, что же предпринимал и как персонально спасся сам лейтенант Подушкин? При всей художественности этого документа события и факты поданы в нем в достаточно безличной форме: «пустились», «пришли», «стали» и тд.

Такой вот единственный в своем роде документ собственноручно изготовил после гибели «Невы» единственный оставшийся в живых из командного состава шлюпа — лейтенант Яков Подушкин. И вот так он доложил главному правителю Баранову свою версию кораблекрушения, обвинив во всем своевольного штурмана Калинина, пренебрегшего его, подушкинскими, советами и рекомендациями.

Трудно сейчас судить, поверил Баранов этой версии или нет. Но, во всяком случае, уцелевший экс-командир Подушкин ни к каким расследованиям по этому поводу не привлекался, а вскоре получил под свою команду очередное компанейское судно. Хотя вряд ли такой незаурядный и умудренный жизнью человек, как главный правитель Александр Баранов, не заметил многих странностей в делах и несуразных писаниях своего верного слуги. Но об этом он и впоследствии почему-то молчал.

Думается, что А. Норченко не вполне объективен, выгораживая штурмана Калинина (по безответственности которого в общем-то и произошла гибель судна и людей, и при этом всячески понося Подушкина, который в свое время проявил завидную принципиальность и вследствие отсутствия взаимопонимания официально отказался от командования судном, что и было утверждено вышестоящим начальником. Не совсем основательны и обвинения Подушкина в трусости. И до крушения «Невы», и после он, наоборот, отличался хладнокровием и бесстрашием! Тот факт, что Подушкин по счастливой случайности остался в живых, тоже не может служить обвинением ему. За невиновность Подушкина говорит и отношение к нему властителя Аляски Баранова, который вновь доверил ему судно, и Подушкин это доверие оправдал полностью!

Трагедия «Невы» давным-давно стала достоянием истории, и все же безмерно жаль, что именно так бесславно закончил свою жизнь легендарный шлюп, чье имя навечно вошло в историю России.

## Во власти цунами

Существует выражение «форс-мажорные обстоятельства», то есть обстоятельства, представляющие собой непреодолимое препятствие, избежать которое нельзя. В старых российских морских документах их еще именуют как «неизбежную в море случайность». И в самом деле, великая и чуждая всей человеческой природе океанская стихия порой сама единолично решает судьбу мореплавателей и их кораблей. Во власти человека — лишь как-то уменьшить удар великой стихии.

Именно при таких форс-мажорных обстоятельствах и произошла трагедия фрегата «Диана».

Один из дореволюционных историков нашего флота, А. Соколов, так весьма образно охарактеризовал ситуацию кораблекрушения фрегата «Диана»: «Единственное в своем роде, крушение это настолько же поучительно в морском отношении, насколько замечательно как знакомящее нас с поражающим действием подземных сил. Кипящие жизнью города и селения поглощаются и уносятся громадной волной так же бесследно и незаметно для нас, как каждая волна обыкновенного прилива увлекает за собою песчинки и раковины с берега морского. Силы эти не отличают вопли и рыдания человека от шелеста камней при всплеске волны. Повинуясь известным громадным и всеобъемлющим законам, они, безразлично, одинаково неумолимы как для человека, так и для песчинки. Фрегату „Диана“ пришлось испытать на себе и быть свидетелем всех тех ужасов, какие можно вообразить себе только при действии этих громадных сил».

На рубеже 50-х годов XIX века резко обострились отношения между Россией, с одной стороны, и Англией и Францией — с другой. Возможное противостояние двум крупнейшим державам предполагало весьма активные боевые действия на морях. В этом отношении русский Дальний Восток был практически беззащитен. Несколько шхун и вооруженных транспортов не могли быть серьезной помехой для крейсерских эскадр потенциального противника. Именно поэтому было принято решение о срочной отправке на Дальний Восток нескольких больших 52-пушечных фрегатов, которые могли не только защищать наше побережье, но, в случае необходимости, действовать в качестве рейдеров на морских торговых коммуникациях. Этими фрегатами были «Аврора», «Паллада» и «Диана». Для удобства снаряжения и скрытности плавания все они уходили на Тихий

океан в одиночку. Плавание фрегата «Паллада», благодаря присутствию на ее борту писателя И.А. Гончарова, послужило основой для цикла путевых очерков под общим названием «Фрегат „Паллада“». Как показали последующие события, посылка фрегатов в дальневосточные воды оказалась весьма своевременной. И «Аврора», и «Паллада» внесли свой достойный вклад в оборону Дальнего Востока в период начавшейся вскоре Крымской войны. На долю «Дианы» выпала совсем иная судьба.

22 ноября 1851 года «Диана» под командованием капитан-лейтенанта Степана Лесовского (имевшего кличку Дядька Степан) прибыла в японский порт Симода. Дядька отличался весьма крутым нравом, что во время океанского перехода едва не привело к бунту команды. Ситуацию тогда спасла лишь находчивость старшего офицера Ивана Бутакова, срочно пославшего матросов на мачты менять паруса.

К моменту прибытия к японским берегам старшим на борту «Дианы» был генерал-адъютант вице-адмирал Путятин, имевший поручение от Николая Первого на ведение переговоров с японским правительством по вопросам уточнения границ между государствами и подписания мирного договора. Первый тур переговоров остался уже позади, и теперь же требовалось лишь удачно их закончить. В Симодэ Путятин предполагал дожидаться прибытия полномочных японских чиновников из Иедо, чтобы завершить порученное ему императором дело и подписать все межгосударственные документы.

Из воспоминаний корабельного священника Василия Махова: «Японцы сообщили нашему командиру довольно неприятную весть, что состоящий из четырех военных судов английский отряд, преследуя фрегат наш, имеет положительное намерение разбить оный или забрать его и весь экипаж в плен. Сколько бы ни тревожна была для нас такая весть, сколько ни падала на душу скорбь, но ответ моряков на воодушевление генерал-адъютанта Путятина „драться до последней капли крови“ и „живьем в руки не даваться“ требовал и предохранения, и собственной бдительности. Фрегат подвели к городскому берегу, а в отдаленности при море устроен был на взгорье пост — наблюдать за приближением неприятеля. Правительство японское, считая постановку военного русского поста на земле их за самовольство, сильно возроптало. Уполномоченные прекратили личное сношение, и нам воспрещено было съезжать на берег».

Так, сами того не подозревая, японские власти спасли русских моряков от больших жертв.

Условия бухты заставили командира фрегата капитан-лейтенанта Лесовского поставить фрегат между берегом и торчавшей посреди бухты

скалой Инубусари.

8 декабря состоялась первая встреча с представителями японского императора. На следующий день они посетили «Диану», где им был оказан торжественный прием и дан обед. Вечером того же дня задул штормовой ветер, а потому капитан-лейтенант Лесовский отдал второй якорь, а также спустил реи и стеньги.

10 декабря ветер понемногу стих, но реи и стеньги не поднимались, так как команда занималась исправлением такелажа. Чтобы произвести работы в более спокойном месте, Лесовский взял добро у Путятин на переход фрегата в северо-восточную часть бухты.

Утром 11 декабря погода была на редкость тихая, дул легкий вестовый ветер. Сразу после подъема флага на «Диане» начали завозить якоря-верпы, чтобы затем по ним перетянуть фрегат в дальний угол бухты. Одновременно загружали в шлюпку многочисленные подарки для японских чиновников.

Около 10 часов утра находившийся в своей каюте за разборкой документов адмирал Путятин почувствовал внезапное содрогание корабельного корпуса. Немедленно бросив все дела, он вышел в кают-компанию. В это время содрогание повторилось с еще большей силой.

— Никак землетрясение, ваше превосходительство! — сказал пробежавший мимо на шканцы Лесовский.

Путятин поднялся за ним наверх. Море вблизи берега кипело бурунами, словно вода в чайнике. В это же самое время со стороны моря двинулись к берегу потоки воды. Вскоре все заклокотало с еще с большей силой. Подняв подзорную трубу, Путятин увидел, что бывшие у берега японские джонки торопливо уходят вверх по реке.

— Степан Степанович! Дайте команду вернуть все наши гребные суда! — велел он командиру «Дианы».

В это время вода начала быстро уходить от берега, уровень ее понижался прямо на глазах.

— Ох, не к добру это, ох, не к добру! — грустно заметил адмирал и приказал, как можно скорее, отдать второй якорь,

Едва успели отдать второй якорь, как фрегат стало вертеть напором воды так, что он описывал над брошенными в воду якоря? ми целые круги. А затем вообще началась настоящая чертовщина. Вода непрерывно то поднималась, то убывала, чтобы через несколько минут снова прибыть. Вскоре образовался огромный водоворот, который втягивал в себя целые деревья.

— Может, попытаться выйти в море? — предложил Путятину



Лесовский.

— Думаю, что уже поздно! — мрачно ответил тот. — Будем держаться здесь!

Из воспоминаний священника Василия Махова: «В девять часов утра, когда начали пить чай, вдруг толчок сильно потряс и поколебал весь фрегат. Я в это время был в каюте вице-адмирала. Ложки в стаканах задребезжали, столы закачались, скамьи и стулья быстро клонились то на одну, то на другую сторону. Сами мы, смутясь духом, не могли сидеть спокойно: все тряслось, все колебалось. Вице-адмирал поспешно вышел из своей каюты на верхнюю палубу, видимого же грозного действия на поверхности моря и суши заметно не было. Колебание было минуту или две, и потом мало-помалу фрегат успокоился. Вице-адмирал, сойдя в кают-компанию, объявил, что случай этот относится к землетрясению, которое нередко бывает в Японии с большими или меньшими последствиями. Далее обыкновенные занятия моряков, прерванные в момент землетрясения, пошли своим чередом, но в скором, однако, времени дано знать с верхней палубы, что вода необыкновенно быстро покрывает все берега. Мы все взошли на верхнюю палубу фрегата, снова пришедшего в колебание, и вот истинная для вас, мой добрый читатель, картина, а для нас бывшая страдательная действительность и ужасная очевидность грозного явления природы и той страшной кары небесной, которая ниспослана была Богом в 11-е число декабря 1854 года и на нас, и в особенности на жителей Японии! Вода со дна моря буравила и словно в котле кипела, волны ее клубились и, вздымаясь, рассыпались брызгами. Валы с моря, один за другим больше, один другого сильнее, с необыкновенным шумом и яростным грохотом напирали воду, захватывали берега, мгновенно заливали местность. Бывшие у берегов японские лодки коверкало и стремительно разбрасывало во все стороны; натиск воды, быстро распространяясь, добрался скоро до самого города, залил улицы и, возвышаясь более и более (до трех саженей высоты), затоплял, покрывал, размывал строения; далее, как бы довольствуясь своею прибылью, быстро, игриво уносил с собою обратно в морскую пучину и разломанные строения, и самих людей! Скоро весь залив наполнился сплошной массой бревен, джонок, соломы, платья, трупов человеческих и людей еще живых, сохраняющих пока жизнь свою на какой-либо доске или куске дерева. Стон, крики, вопль гибнущих японцев, шум воды, рев валов, завывающие всплески. Тяжело вспоминать об этом; нелегко памяти передать на бумаге все виденное, перечувствованное! Сознаюсь, что и десятой доли не скажу того, о чем бы рассказать следовало много и много...»

По мере того как усиливался прилив и отлив, их мощными потоками фрегат прижимало то к скале Инубусари, то к берегу, несмотря на два отданных якоря. При этом все увеличивалась и скорость вращения. Вскоре «Диана» уже вертелась как волчок, делая в полчаса по 40 полных оборотов! При этом каждый раз береговые скалы проносились в каких-то саженьях от корабля.

«Средств остановить фрегат не было, мы смотрели на приближающуюся скалу и ожидали, что в следующую минуту фрегат об нее разобьется; шум течения, спертого между фрегатом и островом, все увеличивался. Но в трех шагах от грозной скалы фрегат остановился, постоял и через несколько секунд пошел обратно. Провидению угодно было нас спасти; отбоем воды, действовавшим у острова, фрегат отбросило в противную сторону, — вспоминал потом об этих минутах один из участников событий. — Спасенная от столкновения со скалой, „Диана“ продолжала кружиться по бухте. А мимо носило во все стороны местные джонки с обезумевшими от страха японцами. Одну из них с такой силой бросило на „Диану“, что она сломала бом-утлегарь и до того напирала на якорные цепи, что пробила себе борт и затонула. Японцев с нее наши моряки смогли вытащить на фрегат. Не успели перевести дух, как „Диана“ была таранена еще одной джонкой. Эта повредила борт, но ее тут же унесло куда-то потоком воды.

— Господа, посмотрите на город! Кажется, Симоды больше нет! — прокричал вахтенный офицер лейтенант Можайский, показывая рукой в сторону берега.

Прилив и отлив сменялся с такой быстротой, что в продолжении какой-то полминуты глубина сменялась более чем на сажень. Лотовые, непрерывно мерившие глубину, едва успевали, как заполошные, выкликать число футов. Уже потом командир „Дианы“ подсчитает, что наибольшая разность в уровнях малой и большой воды доходила до 5,5 сажени.

Постепенно кружение фрегата стало медленнее, однако очередным приливом „Диану“ довольно быстро потащило к ближайшему берегу. Якоря, цепи которых давно перекрутились между собой, уже не могли удержать корабль на месте. Казалось, фрегат опрокидывает... Команда спасалась на правых сетках, и в этом положении еще была исполнена команда задраить люки! Затем воцарилась тишина, и только слышны были слова: „Да будет воля Божья!“, „Ребята! Не робейте!“ Фрегат лежал на боку и скрипел во всех частях... Это, казалось, продолжалось около минуты... С новым приливом фрегат начал подниматься...»

Едва корабль вновь оказался на глубине, на шканцы доложили, что в

трюм сильно прибывает вода. Немедленно пустили в ход все помпы. В это время прямо по борту из воды всплыла часть корабельного киля. Спустя час с новым отливом «Диану» опять положило на борт, а с последовавшим после этого приливом продвинуло еще ближе к берегу. Затем к этому даже немного привыкли: отлив — фрегат на боку, прилив — продвигается к берегу. Изменить что-либо в этой зловещей закономерности возможности не было. Люди с тревогой вглядывались во все приближающиеся береговые скалы.

Несмотря на непрерывную работу помп, вода в трюме прибывала с пугающим постоянством — два фута в час. Но и это было еще не все! У «Дианы» вдобавок ко всем повреждениям перебило и оторвало руль. Теперь фрегат стал вообще неуправляем, если бы возможность управления даже у него была. К счастью, отливы и приливы к этому времени стали уже понемногу уменьшаться. Вне всяких сомнений, продлись они еще хотя бы пару часов, участь «Дианы» была бы самой печальной.

Из воспоминаний священника Василия Махова: «В момент начавшегося волнения фрегат, по мере убыли и мгновенной прибыви воды, то опускался, то возвышался; его, как мелкую щепку, брошенную в пучину, начало вертеть, трепать, бить, колотить, снасти трещали, бока лопались, борта наклонялись стремительно то в одну, то в другую сторону. Страшное оцепенение овладело нами! Первым действием моряков было закрепить пушки, закрыть наглухо все полуборты и люки, призвав к фрегату баркас с нашими же матросами, которые все успели перескочить на фрегат, и бросить второй якорь. Но вслед за сим вода с моря сильно нахлынула, схватила водоворотом катера наши и с диким ревом унесла их к городу. Не прошло десяти минут, как унесшийся к городу один-другой поток воды, неся уже обратно к морю с величайшею поживою. Бывший на наших глазах город Симода исчез! Над местом, где он был, показался густой туман, и в воздухе разлился сильнейший серный запах. Залив покрылся обломками строения городского, масса на поверхности так была сплошна, что можно было ходить по воде... обломки плавающие вертело, коверкало, мешало с илом и несло далее в море. Фрегат силою водоворотов подняло с якорей; начало носить с одной стороны берега к другой и сперва медленно, а потом скорее и скорее вертеть и кружить наподобие мельничного жернова; в полчаса околесило его на одном и том же месте более 40 раз. Мы почувствовали головную боль, и многие, обессилев, падали с ног долой. К исходу 11 часа неслись к фрегату японские джонки и наделали много вреда; они то прибывались, то отбивались, стуча и колотя в бока нашего судна; бывших на них японцев мы звали к себе, бросали для

спасения веревки; но или неловкость их, или самоупрямство были собственной гибелью...

Удалось спасти нам старуху японку, которую на обломке дерева поднесло к самому борту фрегата, да еще двух японцев с маленькой джонки. Далее фрегат сильным кружением понесло быстро к каменистой скале, еще момент — и фрегат разбился бы вдребезги; но в самом недалеком расстоянии от скалы он остановился, постоял, покружился и мгновенно двинулся в противоположную сторону. Здесь мы в надежде устоять, присмирить хоть сколько-нибудь его бросили третий якорь — и о ужас, о страшная и грозная для нас минута! Вода схлынула, и фрегат с треском и скрипом повалился на левый бок. Мы схватились за правый борт и повисли над бездной: „Господи, спаси нас! Да будет воля твоя!“ — были последней молитвой каждого при сей видимой и неизбежной смерти. Одна пушка, оторвавшись с правой стороны борта и катясь на левую, наповал задавила матроса Соболева, матросу Викторову оторвала ногу, а еще трем дала сильные ушибы. Этим только горем мы и поплатились на сей раз. Минут около десяти пролежал фрегат наш на боку, как бы отдыхая от предшествовавшей усталости, для нас это время тянулось годами. Потом вода опять прибыла, фрегат, выправляясь понемногу, стал в прямое, как должно быть, положение и вслед затем, вертясь и кружась, унесся на середину бухты. Меня позвали вниз для исповеди и приобщения Святых Тайн больных, ушибленных пушкой. Едва я успел исполнить свой долг, как раздался по свистку вызов: „Всех наверх!“ Пospешно вскочив на палубу, я увидел, что фрегат опять склоняется набок. Все потерялись, суетились, скорбели, молились и прощались друг с другом. Иные, раздевшись донага, готовились вплавь спасаться. Благословив команду, благословив детей своих, с сокрушенным сердцем исповедал я Богу прегрешения, в страхе и смятении разделся по примеру других и готовился, в случае потопления фрегата, также вплавь искать собственного спасения. Господь помиловал нас от предшествующего пагубного положения! Фрегат действительно наклонило, но гораздо меньше, как в первый раз, подало назад, а потом стрелою двинуло к берегу. Во мгновение ока мы перелетели от одного берега к другому, как бы по воздуху. Вода сильно врывалась в нижние части фрегата: ее выкачивали люди смена за сменой. С 12 часов губительное действие начало стихать, водовороты убавлялись, прибыль и убыль воды делалась посредственнее; до половины первого часа бока фрегата обставляли упорными стрелами, работа эта шла с величайшим трудом для команды и особенным самоотвержением генерал-адъютанта Путятин. Все крайне выбились из сил, все страшно изнемогли...»

Из воспоминаний еще одного очевидца тех далеких событий: «...Вся бухта представляла жалкую картину разрушения. По всему берегу до высоты трех сажен над обыкновенным уровнем моря были разбросаны обломки судов и домов. В Симодэ из 1000 разной величины зданий всего осталось 12 полуразрушенных домов. Часть строений была унесена в море, другая придвинута к подошвам гор. Эти же горы остановили и немалое число джонок, из которых некоторые были занесены на целую милю от берега.»

Офицеры «Дианы» делились между собой впечатлением от пережитого.

— Это удивительно, но при совершенно ясном небе и маловетрии, стоя на якорях, мы едва не потеряли корабль только от колебания моря! — говорил старший офицер Иван Бутаков.

— Удивительно и то, что мы все еще держимся на плаву! — вставил свое слово и лейтенант Можайский.

В четыре пополудни команда во главе с офицерами собралась на молебен. Встав на колени, люди благодарили Господа за избавление от гибели. Многие, молясь, плакали.

Фрегат нуждался в немедленном килевании, но в то же время было очевидно, что никакой возможности для подобных работ в Симодской бухте сейчас просто не имеется, да и в обозримом будущем иметься не будет.

— Остается найти другую ближайшую закрытую бухту! — принял решение Путятин.

Для этого он послал двух офицеров, которые с японскими чиновниками объехали сначала восточный, а затем и западный берег полуострова Идзу. По возвращении они доложили:

— В тридцати пяти милях от Симоды на восточном берегу есть закрытая и вполне удобная для килевания бухта Хеда, а недалеко от нее и еще одна вполне подходящая — Арари!

— Хорошо! — остался доволен вице-адмирал. — При первой благоприятной погоде будем переходить!

С тем чтобы немного облегчить поврежденный фрегат, с него свезли на берег всю артиллерию, а затем подвели под кормовые пробоины парус, после чего течь уменьшилась вполовину. Одновременно на берегу начали изготовление временного руля, исправлялись и гребные суда. При этом вице-адмирал Путятин продолжал и ведение переговоров, которые после трагедии Симоды были перенесены в селение Какисаки. 28 декабря переговоры были окончательно завершены. Однако Путятин оставил для

оформления последних дипломатических бумаг капитана 2-го ранга Посьета и надворного советника Гошкевича.

После этого «Диана» покинула злосчастную Симодскую бухту, но облегченная корма теперь сильно затрудняла уклонение фрегата под ветер, поэтому вице-адмирал принял решение разгружать и носовую часть. После проведения этих работ фрегат стал управляться лучше. Появилась надежда достигнуть спасительной бухты, и «Диана» медленно двинулась к Хеде. Однако Путятин боялся за безопасность фрегата, поэтому «Диану» сопровождала нанятая японская джонка с командой из наших матросов, чтобы в случае чего успеть снять личный состав с тонущего фрегата.

Плавание проходило крайне медленно. Оно и понятно: «Диана» чрезвычайно плохо управлялась и едва продвигалась вперед. Только вышли в море, сразу же начались и многочисленные поломки ослабленных частей корабельного корпуса, их старались сразу же устранять.

На траверзе горы Фудзи попали в сильное волнение. Решили переждать. Путятин приказал немедленно спустить стеньги, нижние реи и отдать три якоря. Тем временем волнение становилось все сильнее. Было совершенно очевидно, что еще одного шторма едва державшейся на плаву «Диане» уже не пережить. На шканцах совещались Путятин и Лесовский. Решение их было следующим: в случае ухудшения состояния фрегата ради спасения команды немедленно выбрасывать «Диану» на близлежащее песчаное побережье.

А ветер все усиливался, и вскоре в трюм снова стала в большом количестве поступать вода. Команда старалась облегчить корму корабля, непрерывно работали помпы. Таким образом продержались еще двое суток. Поскольку ветер все не стихал, с фрегата были спущены гребные суда, а на берег заведен конец. Однако переправлявшиеся по нему на шлюпке первые шесть матросов едва не погибли в прибрежных бурунах. Перевозку команды на этом прекратили.

Из воспоминаний участника событий: «Ночь провели в непрерывном действии помпами при течи, которую одолевать было уже невозможно. К утру сила ветра несколько уменьшилась, а потому был послан катер для отыскания заводи, удобной для высадки больных и выгрузки вещей. Между тем приготавливали плот из обломков кия, находившихся на шканцах, и, подняв грота и фока-рей, спустили с ростр гребные суда на воду, не надеясь, что фрегат продержится долго на воде, и как, кроме того, ночью переправа людей в бурунах представляла большую опасность, решились свозить команду на берег. Первые свезены больные с медиком, священником и церковной принадлежностью, затем перевезена была

казенная сумма со шнуровыми книгами, шканечным журналом и так далее; нижние чины отправлялись партиями на баркасе и посредством тонких концов вытаскивались через буруны на берег. К четырем часам пополудни окончен перевоз людей благополучно, и после того отправлен был баркас забрать еще несколько вещей, выложенных на рострах; при последней же поездке буруны и ветер усилились до того, что нельзя было снять гребцов с баркаса, и они на нем ночевали, оставаясь вне бурунов. 6 января ветер и зыбь начали утихать, и мы воспользовались этим временем, чтобы свезти несколько ружей, два ящика патронов и часть багажа нижних чинов. В это время вода в трюме подходила под самый кубрик, но фрегат, не имея орудий и весьма малое количество провизии и воды, оседал менее, нежели можно было предполагать».

Из воспоминаний священника Василия Махова: «Приступили к переправе, которая происходила так: медика, четырех труднобольных, мичмана, двух гардемарин и меня со Святými Дарами — антиминсом, крестом и Евангелием — посадили на адмиральский катер и первыми отправили на берег. Катер долго тянулся по канату, а вблизи берега, будучи подхвачен буруном, стремительно выкинут вместе с нами на берег благополучно. Команду свозили партиями: по 60 человек сажали на баркас, который люди тянули также по канату и, не доплывая до бурунов, останавливались; затем, накидывая под руки веревочную передвижную петлю, подаваемую с берега, каждый поодиночке был таскаем через буруны на берег. Последним переправился с фрегата на берег, при страшно возобновившейся непогоде, вице-адмирал Путятин».

В это время японцы предложили Путятину и Лесовскому отбуксировать «Диану» в бухту Хеда, до которой оставалось еще не менее 18 миль, с помощью джонок. Вице-адмирал дал согласие. Утром 7 января японцы привели к фрегату около сотни джонок и, при установившемся к тому времени почти полном штиле, начали потихоньку тянуть полузатонувший фрегат. Наши помогали им на баркасе и катере. За несколько часов удалось пройти около пяти миль. У русских моряков появилась надежда, что все может еще закончиться благополучно, однако внезапно японцы на джонках разом обрубали буксиры и на всех парусах устремились в ближайшую бухту. Офицеры и матросы с «Дианы» были в полном недоумении. Причины для столь неожиданного бегства, как оказалось, были.

Из донесения Путятин: «...Остановить их (японские джонки. — В.Ш.) не представлялось никакой возможности; впрочем, вскоре выяснилась причина их удаления. Настигший нас минут через десять

шквал от зюйда развел быстро сильное волнение и мы, находясь в лодке, с трудом успели уйти под парусом в порт Энаро. Ветром фрегат поворотило обратно и понесло к прежнему месту; вскоре мы его увидели опрокинутым сильным буруном, разбивавшимся над его верхним боком. Заход солнца скрыл от нас дальнейшую участь фрегата, и с рассветом мы не видали уже более следов его. Во время этих происшествий все производилось с должным порядком и подчиненностью, и я должен отдать полную справедливость распорядительности командира и усердию всех офицеров».

Команда «Дианы» добралась до бухты Хеда, где приступила к подготовке к плаванию в Россию. Питались сладким картофелем и рыбой с рисом, пили саке и строили шхуну по чертежу из чудом уцелевшего журнала «Морской сборник». К этому времени началась Крымская война, и в дальневосточные воды прибыла мощная англо-французская эскадра.

Часть команды на построенной шхуне, названной в честь приютившей их бухты «Хедой», дважды счастливо избегнув встречи с англо-французской эскадрой, благополучно добралась до российских берегов. Еще одна часть команды на попутном голландском бриге «Вильям-Рен» также без приключений достигла Николаевска. Остаток команды пытался доплыть до наших берегов на бриге «Грета». Однако на высоте мыса Елизаветы бриг был встречен британским пароходом «Стикс», и всех бывших на нем российских моряков арестовали как военнопленных. Эта часть команды «Дианы» возвратилась на родину только после Парижского мира.

В позднейшие времена истории крушения «Дианы» было посвящено немало научных исследований, публицистических и художественных книг как у нас, так и в Японии. Российский фрегат, названный именем древнегреческой богини охоты, явился своеобразной отправной точкой в установлении дипломатических отношений между Россией и Японией. Созданная для войны и посланная на войну, «Диана», после своей драматичной гибели от подводного землетрясения, стала подлинным символом мира и добрососедства между двумя тихоокеанскими державами.



## Неразгаданная тайна «Камчадала»

Поздней осенью 1856 года контр-адмирал Казакевич был весьма озабочен: до начала ледостава надо было успеть забросить продукты в пункт Удский, что располагался в самом западном углу Охотского моря. При этом все суда в разгоне, в наличии был единственный корабль-тендер «Камчадал», который только что вернулся из очередного похода. А времени терять было нельзя. Дорог был каждый день. Дело в том, что заход в реку Уду труден и возможен в продолжение всего нескольких дней, в новолуние. Течение в устье доходит до восьми узлов! Никаких створов или опознавательных знаков нет. Правда, командир «Камчадала» прапорщик Кузьмин ходил туда не раз, даже зимовал там в прошлом году и заверял, что снова дойдет и что все будет в полном порядке. Главное — к 26 октября прийти в Удск. Припасы просто необходимы населению, никто другой их не доставит. И все-таки приказание было отдано с оговоркой: «В случае невозможности захода в Удск возвратиться в Николаевск или даже спуститься на юг в удобный для сего порт». Все эти мысли и сомнения всколыхнулись, вероятно, в голове Казакевича, когда к нему прибыл Кузьмин...

В состав экипажа «Камчадала» входили прапорщики по адмиралтейству Кузьмин и Алексеев, боцман Серов, матросы Ерошин, Клищенко, Коршунов, Колчин, Казаков, Куртышев, Топарев, Потехин, Плюгов, Широков — всего в команде 13 человек. Кроме того, было два пассажира — жена боцмана Серова и еще один, фамилия которого до нас по каким-то причинам не дошла.

11 октября 1856 года при благоприятном попутном ветре «Камчадал», сопровождаемый добрыми напутствиями, покинул Николаевск. Но до Удска он так и не дошел. В порт постоянного базирования не возвратился. Не спустился южнее...

Дурные вести бегут быстро. Докатились и до Николаевска слухи, что в конце ноября в северной части Амурского лимана погибло какое-то судно. Подозрения сразу же пали на «Камчадал». Конечно же, это он, ведь других кораблей Сибирской флотилии в этом районе просто не было. Правда, там могли оказаться наши промышленники либо какой-нибудь иностранец, промышлявший контрабандой. В любом случае требовалось проверить полученную информацию. Начальство полагало: если это «Камчадал», то до берега недалеко, кто-нибудь из экипажа да объявился бы в прибрежных

селениях. Однако время шло, но никто не давал о себе знать, а потому командование в конце концов приняло решение послать комиссию для расследования происшествия на месте.

В нее Казакевич отрядил капитан-лейтенанта Болтина и полицмейстера-хорунжего Матвиевского. Несмотря на глубокую осень и бездорожье, комиссию снарядили быстро.

К сожалению, слухи полностью подтвердились. Жители местных поселений на Сахалине обнаружили на отмели тело боцмана Серова, почему-то перевязанное веревками. По их словам, в таком положении он находился на палубе «Камчадала». Тело боцмана доставили в Николаевск, а Казакевич снарядил еще одну комиссию, которая 12 декабря прибыла к месту трагедии. Тендер лежал на правом борту. Сильные морозы и отсутствие штормов как бы законсервировали картину происшедшего. Скупые слова акта зафиксировали печальное зрелище: «...Вся правая сторона по ватервейсу отошла на 15 сантиметров от правого шкафута. Палуба вместе со шкафутом переломлена, и носовая часть опустилась на полметра, фок-мачта сломана на высоте трех метров над палубой, свисала на левый борт, ванты с обоих бортов и бегучий такелаж перерублены... Парус вырван. Там же, около мачты, найден форштевень от шлюпки (двойка), бушприт тендера переломан у самого штевня... Грот-мачта цела, гафель поднят до места, гик на месте, перекинут на правый борт, гика-тали оборваны... Руль положен лево на борт, но вышиблен из петель, и палуба около него разворочена., сама палуба прорублена в трех местах... канат отклепан от якоря, а сам правый якорь повис лапами за борт, левый якорь на месте, принайтован к маленькому верпу... Судно окружено льдинами высотой до трех метров».

Таков лаконичный язык документа. Мы же попробуем восстановить возможную последовательность событий. Следуя во льду по необорудованному фарватеру (плавание по Амурскому лиману во все времена было не из легких), «Камчадал» вылетел на банку. От сильного удара сломалась фок-мачта. Затем, видимо, предпринимались попытки сняться с мели с помощью завозки верпа на шлюпке. Потом, очевидно, засвежел ветер, нагнал лед и завершил разрушение «Камчадала». До сего момента картина относительно ясна — к гибели судна привела навигационная авария. Случай для дальневосточных вод довольно нередкий. Именно так в большинстве случаев гибли корабли. Но дальше идут сплошные предположения и вопросы, ответа на которые нет. Вопрос первый: почему из команды тендера не спасся ни один человек, ведь до берега не так уж и далеко, на судне были дрова, провизия и шлюпка...

Итак, комиссия продолжила свое расследование. После наружного осмотра прорубили палубу и вытащили из трюма тело прапорщика флотских штурманов Алексеева. Он был одет в теплое форменное пальто, в шерстяную рубашку, поверх рубашки — шерстяная шаль, на ногах сапоги. Обнаружили его саблю, небольшой мешок с деньгами и хронометр, остановившийся на четырех часах восемнадцати минутах. Далее достали тело жены боцмана Серова и... несколько мешков с мукой. При очистке палубы обнаружили сюртук Алексеева с тетрадью. Увы, две страницы, исписанные карандашом, были почти стерты водой и их прочесть так и не смогли.

15 декабря из форлюка достали тело еще одного матроса. Спустя два дня вскрыли всю палубу и вытащили еще четыре трупа. Всего удалось обнаружить останки семи человек. Но куда же делись тела остальных членов команды?

Комиссия опросила местных жителей — гиляков. Это помогло несколько дополнить картину гибели «Камчадала». Так, один из жителей видел в море недалеко от берега судно с одной мачтой без парусов. Было это сразу же после сильного ветра. На третий день, несмотря на значительную волну, гиляки пошли туда, где видели судно. Нос судна, по их словам, был цел, корма проломлена справа. Гиляки обнаружили четыре тела, одно (боцмана Серова) взяли с собой. В Николаевск об этом сообщить они сразу не смогли: лед еще не стал, а на байдарках туда не доберешься. Найденный на палубе человек (Серов) был обернут концом веревки, второй конец которой свисал за борт. Примерная дата обнаружения тела — 12 ноября, то есть спустя месяц после выхода тендера в море.

Однако здесь сразу же бросается в глаза одна явная несообразность. По словам гиляков, выходило, что вокруг «Камчадала» никаких льдов не было и в помине, а их нагнало к нему гораздо позднее. И снова вопрос если льда не было, почему же команда тендера не завезла верп? Ведь к этому явно готовились. Может быть потому, что неожиданно ушла шлюпка, но зачем и куда?

Член комиссии корпуса флотских штурманов Петров продолжал собирать сведения на берегу. 14 января 1857 года ему стало известно, что у жителей деревни Теньга (север Сахалина) находятся некоторые вещи с какого-то судна, предположительно с «Камчадала». Разумеется, Петров немедленно выехал в неблизкую Теньгу. При осмотре этих вещей Петров обнаружил две китайские шкатулки, ружье и револьвер. Эти предметы, по словам теньговцев, лежали в ящике, принайтованном к диванной раме, то есть были подготовлены к отправке на берег. Однако все это они нашли еще

в июле Значит, вещи не с «Камчадала»? Очень странно, ведь аварий других судов, по данным командования, здесь не было уже весьма давно. Разве потерпело аварию какое-нибудь частное судно.

Помимо всего прочего, гиляки сообщили о трех телах и шлюпке, выкинутой на берег будто бы еще в августе. Шлюпку эту вытащили на берег, а тела погребли. Осенью же нашли еще и бочонок с водкой. Он вмерз в лед около места крушения тендера. Водку гиляки, разумеется, выпили. Вот такое странное сообщение. По всему было похоже, что и шлюпка, и погибшие были с «Камчадала», не совпадало, однако, время. Почему местные жители упорно говорят об августе? Август и ноябрь... Как наложить их друг на друга? Не могли же гиляки перепутать август с октябрем или ноябрем. Все-таки это минимум дней сорок. Впрочем, всякое случается.

По приказанию Петрова произвели эксгумацию одного тела: мертвец в теплой синей рубаше лежал лицом вниз. Волосы светло-русые. В теплой... рубаше блондин... Похоже, что с «Камчадала».

Петров внимательно осмотрел шлюпку, наружная обшивка не пробита. Воздушные ящики для увеличения плавучести в носу и корме срезаны.

Если предположить, что найденная шлюпка была все же с «Камчадала», то события на тендере могли развиваться следующим образом: после посадки на мель команда попыталась самостоятельно сняться с нее, но усомнилась в успехе. Тогда решили часть экипажа отправить на берег за помощью. Пошло три человека. Очевидно, берега они не достигли. Напрасно прождав их, еще четыре человека по едва ставшему льду двинулись к берегу, но также все погибли на переходе.

Оставшиеся на борту после долгого и безнадежного ожидания замерзли. Но почему замерзли? Разве у них не было дров и еды? А был ли должный порядок на борту транспорта? Почему команда не зимовала на судне, ведь морякам ничего серьезного не угрожало, подобным образом зимовали и до, и после них? Много вопросов, на которые и по сей день нет однозначного ответа.

Заключение этому печальному происшествию сделал в генерал-аудиторе в Санкт-Петербурге контр-адмирал Завойко: «Я скорблю о потере людей 46-го экипажа, которые перенесли столько трудов, и о бедном народонаселении, которое обречено бедствовать без продовольствия».

Командиру портов контр-адмиралу Казакевичу ставилась в вину посылка в столь позднее, несудоходное время ветхого судна («Камчадалу» на момент гибели исполнилось 16 лет). В свою очередь, Казакевич, оправдываясь, говорил об опытности прапорщика Кузьмина, об

уверенности командира тендера в выполнении полученного приказа и о необходимости любой ценой обеспечить людей продовольствием. Решающим аргументом оказался встречный вопрос Казакевича к следователям:

— Так может, вообще следовало бы оставить Удинский порт без зимних припасов?

На это следователи дипломатично промолчали. Все прекрасно понимали, что посылал Казакевич «Камчадал» не от хорошей жизни, а в силу сложившихся форс-мажорных обстоятельств. Скорее всего именно поэтому дело «Камчадала» было в конце концов оставлено «без последствий» и легло на архивную полку.

Коварный Амурский лиман стал могилой для одного из небольших судов Сибирской флотилии, многие годы выполнявшего незаметную, но такую нужную людям работу по освоению Дальневосточного края. У «Камчадала» и «камчадальцев» никогда не было и вряд ли когда-нибудь будет хоть какой-то памятник. Трагедия «Камчадала» лишь одна из многих.

# **Часть IV**

## **На дальних меридианах**

## Море братьев Лаптевых

*Морем братьев Лаптевых названа часть Северного Ледовитого океана у берегов Сибири, между Северной Землей и Новосибирскими островами, в честь братьев Харитона и Дмитрия Лаптевых, исследовавших его берега в составе Великой Северной экспедиции. Название впервые предложено академиком Шокальским и окончательно закреплено на картах в советское время.*

*Большая советская энциклопедия*

В студеную зиму в сельце Пекарево, что затерялось среди псковских чащоб, умер местный помещик Лаптев. На саних гроб с телом покойного отвезли в местную часовню, где нетрезвый приходский поп наскоро отслужил панихиду. Хоронили тут же. Музыки никакой не было, покойного опускали в могилу под вой метели.

Вечером на поминках окрестные помещики, выпив изрядно за упокой души, вспоминали, что был сосед здоровьем слаб, а по характеру добросердечен, поговорили и о многолетней земельной тяжбе покойного с помещиком Авраамием Абарютиным, человеком наглым и нахрапистым. Сын усопшего, уездный почтмейстер, обходя гостей, молча подливал им в стаканы стылую водку. Подвыпив, зашли гости и в кабинет хозяйский. Там, над дубовым столом, — во всю стену карта морей Ледовитых с медведями да китами невиданными. По карте знаки непонятные да надписи неразборчивые. Подивились:

— Эка пропасть, ни дать ни взять край света!

Кто-то вспомнил, что был покойный мореходом, а потому, видать, и карты морские вешал. Повздыхали, перекрестились напоследок и разъехались. Случилось это на самом исходе года 1763.

А над погостом уже вовсю бушевала метель, занося свежий могильный холм снегом, и в стоне зимнего ветра чудился стон и последнее прощанье иной земли и иных краев.

...Встречный норд-ост отчаянно кренил фрегат, и тогда «Митава» почти всем бортом ложилась в волну. Парусов, однако, не убавляли. Капитан Дефремери спешил.

В самом разгаре была война за польское наследство. Русская армия, осадив, бомбардировала Гданьскую крепость, где безуспешно отсиживался французский ставленник Станислав Лещинский. Фрегату было назначено, прибыв на Гданьский рейд, вызнать: суда каких держав возят осажденным ядра и порох.

Плавание «Митавы», однако, закончилось печально. На самом входе в Гданьскую гавань фрегат внезапно окружила французская эскадра. Французы, которых растерявшийся Дефремери посчитал нейтральными, принудили капитана спустить свой флаг. До самого конца войны капитан и офицеры с командой сидели в плену, а после подписания мира вернулись в Кронштадт. Согласно морскому уставу всем офицерам «Митавы» грозила смертная казнь. Самыми старшими среди обвиняемых были названы капитан Дефремери и мичман Григорий Спиридов (будущий адмирал и победитель при Чесме), а самым младшим — мичман Харитон Лаптев. Спас жизнь и честь офицеров сам капитан, не без труда доказавший, что старший флагман адмирал Гордон не передал своевременно ему сенатские ордера, велевшие считать французов неприятелем. Гордону было сделано внушение, а подсудимых оправдали. Однако, несмотря на оправдательный приговор, отношение к «митавцам» осталось недоверчивое: мало ли что еще они выкинут! Так неудачно началась служба мичмана Лаптева, человека, чье имя спустя многие века будут с благодарностью вспоминать потомки.

Под следствием в ожидании казни мичман Лаптев просидел без малого два года. В остроге передумалось и вспомнилось разное: босоное детство, купание в речушке Ловать, морская академия, порки за нерадивость и кадетские драки за лишнюю корку хлеба, первые плавания и то, как экзаменовал его в подштурманы сам государь Петр Алексеевич, походы в норвежские шхеры и долгожданный мичманский чин, открывавший дорогу к капитанским высотам, брат Дмитрий, пребывающий ныне где-то в секретной Камчатской экспедиции, там же с ним сейчас идут навстречу штормам и льдам, неизвестности и славе другие его друзья-однокашники: Алексей Чириков и Василий Прончищев, Дмитрий Овцын и Степан Малыгин. Коротая дни за решетчатым окном, читал мичман Лаптев книги навигаторские да упражнялся в рисовании карт. Когда ж соплаватели его по фрегату, горем убитые, пожимали плечами, на его усердие глядячи, то он неизменно отвечал им, голову от книжек поднимая:



— Знаю я, что сижу в тюрьме сей безвинно, а потому и в плавания свои будущие верю, да и как жить-то без веры!

В летнюю кампанию 1736 года освобожденный из-под стражи и восстановленный в прежнем чине Лаптев отплавал по Балтике на фрегате «Виктория». Служил истово, с тщанием, а потому и был начальством отмечен. Когда ж кампания окончилась, то женился на дочке дворянина-однодворца Хлябьева. Ни у Харитона ничего за душой, ни у молодой жены приданого. Что и было, так то положенный по службе денщик, да и тот горький пьяница. Но Харитон не унывал, плачущую жену обнимая:

— Не плачь, любимая! Верь, что все еще будет у нас хорошо! Будет и на нашей околице праздник!

Осенью того же года мичмана Лаптева, как знатного рисовальщика, отправили на Дон изыскивать места, «удобнейшие к судовому строению».

В воздухе снова пахло большой войной, на этот раз с Турцией. А потому высочайшим указом велено было готовиться на юге к воссозданию Азовского флота. Но повоевать на азовских хлябях Лаптеву так и не придется. Там будет сражаться с врагом и примет свой последний бой, предпочтя взорваться вместе со своим судном, дабы избежать еще одной позорной сдачи в плен, капитан Петр Дефремери, обессмертив тем свое имя и навсегда смыв позор Гданьска. Лаптев же, положив на карты донские берега, был вновь отозван на Балтику, где получил под начало придворную яхту «Декроне». И хотя яхта была стара и мала, а императрица Анна Иоанновна никогда на ней не плавала, назначение это считалось весьма лестным, ибо обещало при случае возможную карьеру, что для бывшего опального офицера было не так уж и мало. Однако придворная служба требовала и качеств особых. Здесь не нужны были особые моряцкие познания, зато нужны были политес и умение заводить нужные знакомства. Было, впрочем, одно немаловажное преимущество: находясь при дворе, яхтенные капитаны обо всем узнавали первыми. Это и сослужило Лаптеву совершенно случайно хорошую службу. Однажды, будучи в дежурстве, он прибыл с каким-то малозначительным докладом во дворец. Там как раз оказался и ведавший в ту пору флотом вице-канцлер Остерман. Он маялся в ожидании приема императрицы и рассказывал кому-то о последнем донесении командора Беринга из Камчатской экспедиции:

— Пишет Беринг, что худо ему, уже двух начальников отрядных схоронил. Теперь новых искать надо, да кто по своей воле теперь на смерть верную туда пойдет!

Едва Лаптев слова такие услышал, как сразу вице-канцлеру в ноги. Вместе с ним и бывший тут же мичман Иван Чихачев. Так, мол, и так,

хотим послужить верой и правдой Отечеству своему на морях студеных. Остерман, глядя на просителей таких, изумился искренне, пудрой с буклей затряс:

— И чего-то вам, паршивцы этакие, при матушке-то государыне не сидится! Чего на рожон-то лезете!

Но Лаптев был упрям и повторял одно и то же:

— Пустите, ваше сиятельство, век благодарить буду!

Стоявшие поодаль придворные смотрели на мичманов так, как смотрят на сумасшедших. Где это видано, чтобы от сладкой жизни, да самолично на смерть напрашивались! Сам же Андрей Иванович Остерман просителям ничего не ответил, а когда спустя день в Адмиралтейств-коллегию заехал, то у флагманов тамошних поинтересовался, можно ли того Лаптева с Чихачевым в Сибирь посылать?

— А чего ж нельзя? — искренне удивились флагманы. — Коль не может, то самое им там и место! Пушай себе едут, коль заботы нашей об особах своих не оценили!

Тогда же были вызваны мичманы в коллегию, где им велели писать прошение на имя императрицы. Сел Лаптев здесь же за стол писарский, обмакнул гусиное перо в чернильницу и начертал: «Понеже ныне в Камчацкой экспедиции есть вакансии... прошу меня от флота лейтенанта пожаловать и послать в вышенареченную экспедицию...» Бумаге этой немедленно дали ход и через месяц Харитон Лаптев был утвержден командиром дубель-шлюпки «Якутск» с временным производством в следующий лейтенантский чин. А незадолго до Рождества 1738 года вручена была Лаптеву с Чихачевым в руки инструкция. В ней предписывалось Чихачеву ехать на Камчатку помощником к Алексею Чирикову, а Лаптеву идти на своем судне вниз по реке Лене, а затем морем вдоль берега в Енисей, ведя непрерывную опись берегов. Памятуя о трагедии лейтенанта Прончищева с Ласинусом, погибших от цинги и лишений, Лаптеву разрешалось не возвращаться на зимовку в устье Лены, зимовать как можно ближе к предельной точке исследований. На все про все давалось командиру «Якутска» четыре года.

Подготовка к столь тяжелой экспедиции — дело далеко не простое. Забот по этой причине у Лаптева хватало: и инструмент навигаторский получить, и припасы заготавливаемые проверить, людей отобрать здоровых и грамоту знающих. Выматывался, конечно, лейтенант страшно, но счастлив был, ибо сбывалась его самая придерзостная мечта — плавание в неведомые полярные страны. А однажды под вечер в квартиру Лаптевых распахнулась дверь, и в нее ввалился заросший бородой по самые уши

мужик в шубе до пят.

— Здорово, Харитоша! — пробасил бородач, заключая опешевшего лейтенанта в железные объятия.

— Неужто Митя?! — изумился хозяин, взглядевшись в незнакомца и признав в нем брата.

Обнялись, расцеловались, наскоро накрыли стол. Выпили за встречу, добавили еще и за флот Российский. Дмитрий Лаптев только что прибыл в столицу из Якутска. Беринг послал его в Петербург с отчетными документами первых лет экспедиции. Предусмотрительный Дмитрий даже прихватил с собой образцы «топленой хвои», которая спасла его людей в прошлую зимовку от цинги, чтобы его опытом воспользовались настоящие и будущие полярные путешественники. Привез с собой журналы с картами своего первого неудачного плавания к Колыме да просьбу Витуса Беринга разрешить описать берега с суши, если нельзя будет пройти вдоль берега морем.

Рассказал о делах своих. Беринг пока не дает ему самостоятельного отряда, а держит при себе для поручений особых. Поручений, впрочем, хватало. В 1735 году он благополучно провел караван груженных припасами дощаников от Якутска до Юдомского Креста по таежным рекам. Рассказал, как погиб от цинги Василий Прончищев вместе со своей женой Татьяной, как штурман отряда Челюскин сумел успешно завершить плавание и вернуть дубель-шлюпку «Якутск» в Лену. О Прончищеве говорил подробно, потому как с Василием братья были еще дружны в корпусе, на свадьбе его оба весело гуляли, да еще потому, что его отряд теперь придется возглавить Харитону. Рассказал и о гибели Петра Ласиниуса, командовавшего дубель-шлюпкой «Иркутск». Ласиниус должен был обследовать побережье океана на восток от устья Лены. Во время зимовки он погиб, вместе с ним вымер за зиму почти и весь его отряд. Шепотом поведал Дмитрий брату и совсем уж небывалую весть. Прошлым летом в Якутске академиком Миллером в архивах местной приказной избы найдены «скаска» (донесения. — *В.Ш.*) и отписки неких казаков, Семена Дежнева и Федота Алексеева, об их плавании из устья Колымы в Тихий океан.

— Так ведь сие означает, что материк Американский от нашего отделен водою! — изумился Харитон, таким известием пораженный. — Что же сказал на эту новость командор?

— Беринг к сей бумаге отнесся скептически. Сказал, что сие известие еще не весьма основательно и все надо проверить.

— А по-моему, командор прав, — кивнул головой Харитон. — Ведь не

зря исстари у моряков говорят: пишем, что наблюдаем, а чего не наблюдаем, того не пишем! Вот когда увидим сей пролив между нами и землей Американской воочию, да еще и на карты его нанесем, тогда и возможно говорить о существовании оного! А где ныне сам командор?

— Наверное, уже до Охотска добрался, там будет корабли строить!

До самого отъезда теперь всюду братья были вместе. Дмитрий, как уже полярник опытный, посвящал Харитона в тонкости суровых северных реалий. Теперь братьям предстояло возглавить соседние полярные отряды. Но если путь Харитона лежал от устья Лены к западу, то Дмитрию надо было поворачивать вправо, на восток.

В марте с первой оттепелью братья двинулись в путь. Дорогой заехали в родные места. У Дмитрия там жил старый одинокий отец, приходившийся Харитону дядькой, но почитаемый им за воспитание с измальства как родной отец. На дядюшкино попечение оставил Харитон и свою жену Наталию с малолетним Капитоном. Расставались надолго, а быть может, и навсегда. На прощание поцеловал Харитон жену заплаканную с сынишкой на руках, перекрестил их. Упал вслед за братом в сани. Крикнул кучеру:

— Пошел!

И более не оглядывался, а в горле будто ком какой-то стоял. Далеко на примерзлых берегах величавой Лены ждали братьев Лаптевых утлые суда, на которых предстояло им штурмовать неведомые никому ранее широты.

Весной 1738 года последним санным путем братья прибыли в Казань. Добирались перекладными. В кармане камзола у Дмитрия Лаптева имелся ордер Адмиралтейств-коллегии местному адмиралтейству выделить все требуемое двум лейтенантам для продолжения экспедиции. Но ордер ордером, а выбить у местных чиновников что-либо во все времена было на Руси делом нелегким. По этой причине приходилось братьям Лаптевым действовать где горлом, а где и кулаком. Как бы то ни было, но имущество для своих судов они все же достали: канаты и парусину, такелаж и валенки, топоры и тулупы — все то, без чего не обойтись на всем протяжении предстоящих многолетних походов. Имущество, с боем взятое, загрузили на дощатые баржи, и едва сошел на Волге лед, потянули их бурлаками вверх, к Каме, затем уж и по самой Каме, потом по реке Чусовой. Через Уральские горы до речки Туры груз перебрасывали конными обозами. Затем вновь погрузились в лодки и сплавились вниз через Тюмень в Тобол.

Сибирская столица Тобольск встретила братьев колокольным перезвоном и душной летней жарой. Местный губернатор принял лейтенантов и вручил им свою подорожную на лодки, лошадей и бурлаков

на весь дальнейший путь. Передохнули братья самую малость — и снова в путь. Теперь баржи с грузом сплавлялись по Иртышу, из него перешли в Обь. По Оби поднялись до городка Нарым, где могучая река сливается со своим притоком речкой Кеть. По Кети плыли до Маковского острога, а там еще раз перегрузили имущество на лошадей и двинулись таежными тропами на Енисейск. Едва добрались, сразу явились в местную канцелярию воеводскую и там положили на стол указ сенаторский. Воевода, как бумагу гербовую с сургучом красным увидел, аж бородой затряс. Не часто в его глухомань такие бумаги приходят. Долго водил затем пальцем он по листу, читая писанное. Наконец, прочитав, поднял глаза:

— Уж больно мудрено все тут выписано! Говорите на словах, чего вам надоть!

— Нужно письмо в Туруханск, дабы там в следующее лето отправили припас съестной с Енисея к устью Пясины, да чтоб до самых холодов жгли в том устье маяк.

— И откуда вы свалились на мою бедную голову! — завздыхал воевода. — И едут, и едут все куда-то в края гиблые. Только обратно почему-то нет никого. Всех море ледяное к себе прибирает, никого от себя не выпускает. И чего не сидится людям нынче на Руси, чего всяк ныне себе погибель ищет!

— Но ты не очень-то язык свой распускай! — повысил сразу голос Харитон. — Мы не по прихоти своей на север едем, а по службе государыниной!

— Это я давно понял, а все одно на погибель едете!

— Типун тебе на язык, дурень! — не выдержал уже и Дмитрий. — Зачем едем, затем и едем, а ты попробуй указу сенатского послушаться!

— Да куды я денусь! — безнадежно махнул воевода. — Езжайте, ежели вам так нейдется!

Только поздней осенью добрались санями Дмитрий и Харитон до села Усть-Кут, что на реке Лене. Позади у них был почти целый год непрерывного пути, впереди — полная неизвестность. Вся зима прошла в заботах хозяйственных: строили барки и дощаники, пополняли припасы. По весне загрузились и двинулись вниз по Лене. Но вот, наконец, и долгожданный Якутск: на высоком берегу деревянные срубы и церковь. У причала едва покачивались два больших судна под Андреевскими флагами. То были экспедиционные дубель-шлюпки «Иртыш» и «Якутск».

Харитон по трапу легко взбежал на палубу «Якутска». Команда встречала нового командира, стоя во фрунт.

— Здорово, ребята!

— Здра-жла, ваше благородие!

Четким шагом подошел штурман Челюскин. Лихо приложил руку к выдавшей виды треуголке:

— Господин лейтенант! Обретающиеся на судне служители находятся в добром здравии. Само ж судно в полной исправности и со всеми припасами!

С «Иртыша» грянуло дружное «ура». Там команда с радостью приветствовала прибытие своего старого командира.

Обходя строй, Харитон Лаптев пристально вглядывался в глаза каждому. Теперь им вместе идти на штурм Ледовитого океана. За плечами у каждого из матросов по три года северных походов и четыре зимовки. Это именно они первыми прошли от устья Лены на запад, это они пробивались сквозь метели и торосы, стойко перенося стужу и шторма, цингу и голод, это они схоронили в промерзлой земле своего первого командира Прончищева и его жену Татьяну. В строю нового командира встречали: штурман Семен Челюскин, геодезист Никифор Чекин, боцманмат Василий Медведев, квартирмейстер Афанасий Толмачев, подлекарь Карл Бекман, писарь Матвей Прудников, матросы Антон Фофанов, Андрей Прахов, Терентий Дорофеев. — Всего 47 питанных штормами и льдами мореходов.

Первая речь нового командира была краткой, да и что он мог сказать этим питанным полярным волкам. Напомнил лишь о необходимости исполнить петровский завет — описать границы Отечества — да поблагодарил за уже свершенное, призвал и впредь не посрамить чести российских моряков в делах предстоящих.

К новому начальнику команда «Якутска» отнеслась довольно настороженно. Вечером, в местном кабаке время коротая, штурман Челюскин говорил своему другу геодезисту Чекину:

— Командир наш новый ранее на яхте придворной плавал, о том мне ныне приехавшие с ним матросы рассказали. И зачем, за какие провинности сего царедворца к нам сунули, что делать с ним станем?

— Чую, Сема, что наемся с его политесами. Этот будет не чета нашему Прончищеву!

— Хотя при сем том братец его, Митрий, мореходец неплохой и картограф дельный! — рассуждал меж тем Челюскин. — Может, и с нашего толк будет?

— Поживем — увидим! — мудро заметил Чекин. — Давай-ка еще, по последней!

Завоевывать доверие такой сплоченной и опытной команды, как команда «Якутска», было и вправду непросто. На следующий день Харитон

Лаптев вскрыл денежный сундук, который вез опечатанным от самого Петербурга. Выдал служителям не выдаваемое уже более года жалованье. Матросы оживились:

— Теперь-то хоть в кабаках посидим от души! — потирали руки в предвкушении удовольствия те, что были нетерпеливее.

— Ох и гульнем перед дорожкой дальней! — радовались те, что были посдержаннее.

Но погулять ни у тех, ни у других особо не получилось. Лаптев был настроен по-иному.

— Пить будем зимой, а летом плавать! — объявил он.

Лейтенант торопился. Северное лето коротко. Не успеешь оглянуться, уже снова холода. А сделать предстоит еще немало. В несколько дней догрузили привезенными припасами «Якутск». Загрузив дубель-шлюпку, принялись грузить лодку-дощаник, но и в нее тоже все припасы не уместились. Пришлось вытребовать от Якутской канцелярии еще одно судно — каяк, который тут же доверху завалили кулями с мукой. В последнюю очередь погрузили упряжку с ездовыми собаками. Это нововведение, не предусмотренное никаким уставом и относящееся исключительно к инициативе практичного и хозяйственного Харитона Лаптева, впоследствии сослужит экспедиции немалую службу. Не будет преувеличенным сказать, что именно взятые с собой собаки во многом предопределят успех этого отряда.

Перед отплытием велел лейтенант поднять на мачте «Якутска» ординарный вымпел. Знак того, что судно отныне является вступившим в отдельное плавание, а его капитан пользуется всей полнотой власти. В нактоуз вставили новый компас да вычистили четыре корабельных фальконета. Все, теперь можно и в путь!

8 июня 1737 года, поставив фок и топсель, «Якутск» отправился в свое долгое плавание. С берега махали руками провожающие. В подозрную трубу нашел Харитон в толпе брата Дмитрия. Тот уходил на своем «Иртыше» несколькими днями позже. Свидятся ли они еще?

Миновав город, выстроил Харитон Лаптев свою «эскадру» по всем правилам морской науки строго в кильватер. Впереди, как и подобает флагману, «Якутск», за ним на буксире бот с дровами. За ботом дощаник с провизией и замыкающим — каяк с мукой.

Шли медленно, транспорты то и дело выскакивали на песчаные отмели, а Лаптев, уже раскрыв толстую тетрадь, приступил к работе описательной, старательно вырисовывая и помечая все им увиденное. Из Лены вышли в Крестьяцкую протоку. На руль сразу встал боцманмат

Медведев, фарватер этот хорошо по прошлым плаваниям знающий. И вот, наконец, Ледовитый океан. К радости Лаптева и Челюскина, сколь видел глаз, море было чистым от льда. Мерные свинцовые волны, ветер, свистящий в снастях, низкое северное небо внушали невольное благоговение перед величием стихии. Матросы крестились:

— Ну, здравствуй, океан-батюшка! Дай Бог живыми от тебя возвратиться!

Уже на выходе провели последние приготовления. С транспортов перегрузили часть провизии. Самим же вспомогательным судам Лаптев велел идти к устью реки Оленека, где и ждать известий и распоряжений от него. В самом устье Крестьяцкой протоки из бревен плавника, не теряя времени, соорудили в семь сажень маяк, чтоб при возвращении было легче сыскать входной фарватер.

21 июля «Якутск» окончательно оставил за кормой материк. Льда по-прежнему нигде не было, и, уверенно забирая парусами ветер, дубель-шлюпка уверенно продвигалась вперед. Так, на одном дыхании прошли мыс Пакса. Внезапно впередсмотрящий матрос закричал во весь голос:

— Вижу впереди какое-то судно!

Лаптева даже в жар бросило: какое еще судно, кроме их, может быть в этих необитаемых водах? Сам спешно взобрался по вантам на мачту, достал зрительную трубу, стал всматриваться. Посмотрел — точно: в далеком мареве вроде бы проступают контуры какого-то судна. Приказал:

— Ну-ка, дайте сигнал пушечный!

Рывкнул холостым выстрелом фальконет, но таинственное судно на выстрел никак не прореагировало. На мачту к Лаптеву поднялся Челюскин, тоже навел свою трубу. Смотрел долго.

— И впрямь как судно, но не судно это, а скала какая-то или вовсе страмуха — гора ледяная, а может, и мираж!

Спустя неделю впереди внезапно открылись огромные отвесные утесы, между которыми угадывался вход в неизвестный залив.

— Точно как в шхерах норвежских! — изумился Лаптев и, подумав, назвал открытый залив на норвежский манер Нордвик, что и означает просто северный залив.

Обследовать Нордвик был послан на ялботе геодезист Чекин. Много времени это не заняло, ибо залив оказался не слишком велик. Вскоре Чекин вернулся обратно и выложил перед Лаптевым достаточно подробный абрис берегов Нордвика с замерами его глубин. Все было исполнено в высшей степени профессионально.

— Курс норд! — скомандовал лейтенант, когда ялбот подняли на



палубу.

Теперь, повинуюсь воле рулевого, «Якутск» шел строго на север, огибая каменистый берег. Лаптев же начинал с каждой милей все более и более беспокоиться. Причина для беспокойства была более чем существенная. Вокруг все более и более прибывало битых льдин. Через некоторое время стало окончательно ясно, что идти далее весьма опасно. Тогда Лаптев велел править к большой ледовой горе. За ней дубель-шлюпка отстоялась, пока мелкий лед не отнесло в сторону ветром. И снова вперед, навстречу новым открытиям!

Над названиями бухт и островов лейтенант особо не задумывался. Поступал более чем просто: заглянет в святцы — на день какого святого придется открытие, в честь него найденное и называют. Продвигаясь вдоль берега, достигли Хатангской губы, что находится в устье реки Журавлева. Там бросили якорь. Передышка. На берегу губы стояло небольшое отъезжее зимовье. В нем Лаптев решил оставить часть своих припасов на случай возможного крушения дубель-шлюпки, чтоб было где и как тогда выжить. Пока разгружались, с моря нанесло льда, который под напором штормового ветра с треском и грохотом лез на берег.

— А наш-то новый капитан ничего! — переговаривались промеж себя матросы. — И дело знает, и чутье к опасности имеет! Кабы к речке этой вовремя не завернул, нас бы уж точно сейчас льдами. подавило!

— Так что, кажется, ошиблись мы в нашем начальнике, Никифор! — подошел к Чекину Челюскин. — Похоже, лейтенант наш с головой!

— Дай-то Бог, что ошиблись! — в тон ему кивнул геодезист. — От него теперь и жизни наши, и успех дела зависят! Дай-то Бог!

Через несколько дней, когда лед унесло в океан, «Якутск» снова продолжил путь на северо-запад. Однако у зимовья на всякий случай предусмотрительный Лаптев оставил свой ялбот.

Вскоре добрались до бухты Прончищевой, названной так в честь умершей здесь супруги первого командира отряда. Невзирая на нехватку времени, Харитон Лаптев все равно съехал на берег к могиле своего друга и однокашника и его верной жены. Постоял, помолчал. Затем перекрестился:

— Будет вам земля эта каменная пухом! Тебе ж, друг мой, обещаю, что не пощажу своей жизни, продолжая тобой начатое, и не покину сии места, пока всего, что положено, не закончу, как должно!

Вдали материка виднелись уходящие за облака горы — отроги Быррангеского хребта. И снова открытия: остров Петр Южный и остров Петр Северный, остров Андрея. За островом Андрея берег повернул резко

к западу. Чтоб точнее уяснить точку этого поворота, Лаптев высадился на берег. Вместе с Челюскиным они определили место по солнцу. Из плавника соорудили треногу, меж бревен подвесили на струне квадрант. Оба с вниманием следили за тенью поднимающегося светила. Наконец тень перестала уменьшаться.

— Все, наводи! — велел Лаптев.

Челюскин быстро навел на солнечный диск визирные нити диоптров. Вычислили пройденное зенитное расстояние. Затем достали таблицы меркаторские и уже по ним определили широту места. Получилось 76 градусов 41 минута (сегодня установлено, что это место соответствует нынешнему острову Кошка).

Пока возились с квадрантом, на северо-западе заметили еще один остров.

— Что за день сегодня в святцах? — поинтересовался Лаптев.

— Святого Павла! — доложили ему, полистав замусоленную от долгого употребления книжицу.

— Так сей остров отныне и величать станем!

Затем был открыт неподалеку остров Святого Игнатия и многие другие. Дальше шли в зависимости от обстановки то на веслах, то под парусами. Наконец уперлись в границы льдов.

— Все! Дале дороги нет! — опустил зрительную трубу лейтенант Лаптев. — Кажется, приплыли!

Но и здесь после некоторых раздумий выход все же сообща нашли. На втором ялботе свезли на ледовый припай собачью упряжку с нартами. За каюра — геодезист Чекин, с ним солдат.

— Выясни, Никифор, сколь долго лед тянется да нет ли где в нем прохода! — велел лейтенант.

Одновременно Семен Челюскин отправился осматривать ближайшую губу. Чекин вернулся через сутки.

— Поле ледяное бескрайне! — доложил он, стараясь размять занемевшие от долгой езды ноги.

Так команда первый раз добрым словом помянула предусмотрительность своего командира, догадавшегося взять в экспедицию собачью упряжку. В капитанской выгородке Лаптев меж тем собрал на совет всех судовых унтер-офицеров. Решали сообща, как быть дальше. Разложили карты, Лаптев дотошно вымерял пройденные расстояния. Мнение у всех было единодушным: из-за «припятствия льдов и позднего времени» идти на зимовку. В Оленекский залив решили не возвращаться, чтобы на будущий год быть ближе к сегодняшнему месту.

На обратном пути «Якутск» попал в сильный шторм; благо, что ветер дул попутный. А вот и Хатангский залив. Там зимовье и провиант с запасным ялботом. К берегу, однако, из-за льдов близко подойти не удалось. Опять собрали совет. Челюскин с Чекиным уже имели свое мнение.

— Идти надобно в устье речки Хатанги, — взял слово Челюскин. — Мне о ней еще в прошлом году оленекские промысловики сказывали. Там и вход глубокий, и зимовье есть, а выше по течению и деревни.

— Добро! — согласился Лаптев. — Ворочаем на Хатангу! Тем более что иного выхода у нас просто нет!

Едва вошли в реку — вылезли на отмель. Это было и не мудрено, ведь в здешних местах никто еще никогда с Сотворения мира не плавал, все в этих забытых Богом краях свершалось впервые. Пришлось мореплавателям, облегчая дубель-шлюпку, вылить из бочек пресную воду, после чего кое-как стянулись. Осторожно лавируя меж подводных камней и песчаных наносов, дошли до зимовья. Его хозяин, русский промышленник Денис, помог найти место для безопасной стоянки. Затем выгрузили все припасы, из плавника соорудили жилые избы. Печи выложили из тяжелых сланцевых плит, а щели меж бревен в стенах забились мхом. Лаптеву выстроили отдельную избушку, свой домик выстроили и унтер-офицеры. Особый сарай, именуемый в документах Лаптева не иначе как «сокровенное место», был сложен для хранения парусов, такелажа и пушек. Затем, сколько хватило времени, заготавливали дрова. Неподалику располагалось стойбище эвенков, которые также помогли в организации зимовки и свежим мясом.

А скоро ударили и настоящие морозы. Но и зимой Лаптев не прекращал вести научные записи, отмечая в них все, что видел и приметил: «18 сентября. Ветер был меж остом и норд-остом средний, небо чистое, сияние солнца и мороз великой. Река Хатанга почти вся стала, токмо во многих местах есть великие полыньи и ходить нельзя. От северной стороны были на небе кометы или северное сияние».

Когда же стала река, приехали якуты на оленях, сообщили, что провиант у Усть-Олекского залива в целости и готов к отправке сюда. За провиантом вместе с якутами послали двух солдат. Тогда же Лаптев отправил в Якутск и солдата Антона Воронова с письмом к командору Берингу об итогах нынешнего похода. Передал он Воронову и еще одно письмо — для брата. Просил его Харитон прислать ему запасной якорь, потому как собственный плохо держал судно; кроме того, уж очень хотелось узнать ему, как далеко удалось продвинуться на восток Дмитрию.

Спустя некоторое время часть припасов привезли через залив в устье реки Журавлева.

Зимовка на Крайнем Севере — дело многотрудное и опасное. История знает немало примеров, когда зимовщики так и не доживали до весны, умирая то от тоски, то от безжалостного скорбута-цинги. Зная это, Лаптев все время занимал людей делом. Кто за олениной да рыбой к якутам и эвенкам ездит, кто вахту на дубель-шлюпке несет, кто порядок в избах поддерживает и пищу готовит; ловили песцов, мастерили весла из бревен. Дело находилось каждому. Чтобы не заболеть цингой, пили воду, настоенную на горохе. Питались свежей олениной и рыбой. Расплачивались табаком, в то время наиболее ценной валютой среди сибиряков. Многие по примеру якутов пили свежую оленью кровь, что сразу же прекращало всякие признаки цинги. Больных по этой причине было мало. За всю зимовку умер лишь один матрос, да и то от «французской» болезни, которой был подвержен и ранее.

На протяжении всей зимы боцманмат Медведев с геодезистом Чекиным выезжали на гидрографические работы. Вместе с Челюскиным и Чекиным Лаптев впервые из европейцев обратил внимание на то, как необычно ведет себя в высоких широтах компас. Не час и не два просиживали над компасной картушкой друзья-соратники, силясь понять, что же происходит с магнитной стрелкой. В своем журнале лейтенант с тревогой помечает. «...Пелькомпас склонение от правого севера весьма много стал показывать, и не равное; и уповаемо, что в здешних северных местах магнитная сила служить не стала». Встречаясь с якутами, эвенками и промысловиками, Лаптев сделал весьма важный для себя вывод — морем далее на запад продвинуться на будущий год будет так же трудно, как и в этот, а потому следует готовиться к объезду берегов на собачьих упряжках. Любопытный Лаптев интересовался и вещами иными, записывая в свой личный журнал все интересное «для известия потомкам»: «По сей тундре, а паче близ моря, лежащие находятся мамонтовые роги, большие и малые. Тако ж и другие от корпуса кости. А на иных реках здешней тундры из берегов вымывает и целые звери мамонты, с обоими рогами. На них кожа толщиною в 5 дюймов, а шерсть и тело истлелые. А протчии кости, кроме помянутых рогов, весьма дряблые... Сей зверь мамонт есть, мнится быть, и ныне в море Северном на глубоких местах...»

Ближе к весне привезли якорь от брата Дмитрия, а также новости от него. После расставания с «Якутском» «Иркутск» повернул на ост. Первой своей задачей Дмитрий Лаптев считал обогнуть и описать далеко выдающийся в море мыс Святой Нос. Как и брату, ему пришлось бороться

со льдами и противным ветром, но мыс он все же обогнул и описал. Затем Дмитрий откроет несколько островов, которых после никто и никогда не найдет, они окажутся лишь ледяными горами. Зимовал Дмитрий Лаптев в русском поморском поселении Русское Устье. Там и нашли его посланцы брата с просьбой помочь «Якутску» запасным якорем.

Получив от брата якорь, Харитон сразу начал ремонт своего судна. Меняли стертые льдами обшивные доски, конопатили расшатавшиеся пазы, смолили борта 31 мая дубель-шлюпка всплыла в выдолбленном вокруг нее ледовом колодце. Еще через пару недель вскрылась Хатанга. Не теряя времени, моряки загрузили провиант, налились свежей пресной водой.

12 июля поутру отслужили молебен. «В половине седьмого часа пополудни подняли якоря, распустили фок и грот и пошли в поход», — записал в шканечном журнале лейтенант Лаптев. Однако едва вышли из устья, как первая неприятность: до самого горизонта простирались необозримые ледовые поля. Лаптев занервничал. Ведь полярное лето так коротко! Неугомонный лейтенант и в этой ситуации не остался без дела. На ближайшем мысе Корча под его началом матросы поставили маяк из огромных окаменевших деревьев, свидетелей иных, куда более теплых эпох в здешних краях. Одновременно возили на судно камни и валуны, которыми укладывали трюм для лучшего балласта.

Наконец, 30 июля море освободилось.

— Поднимать якорь! — закричал обрадованный Лаптев. — Команде на брасы!

Лавируя на боковом западном ветре, «Якутск» устремился вперед. Вскоре стали появляться отдельные ледяные поля. Их каждый раз приходилось обходить с предельной осторожностью. Но с каждым часом льда становилось все больше и лавировать между ним становилось все труднее и труднее.

Теперь то и дело сбавляли ход и шестами расталкивали льдины от борта. Когда же обстановка была совсем тяжелой, Лаптев стремился отстояться в устьях многочисленных речушек или по мере сил пробиваться, используя прибрежный фарватер. Несмотря на все трудности, «Якутск» упрямо шел вперед. В знакомом уже по прошлогоднему плаванию устью реки Журавлева пополнились завезенными сюда загодя припасами, загрузили дрова, освежили воду.

— Такое тяжелое лето, как ныне, бывает нечасто! — сочувственно сообщили Лаптеву промысловики. — Вона весь окян в горах ледяных. Надобно вам ждать следующего года, ежели плысть далее хочется!

— Нам ждать недосуг! — отвечали им Лаптев с Челюскиным. — Будем пробиваться сколь осилим!

Пытаясь вырваться из ледовых объятий, Лаптев решил поворотить форштевень своей дубель-шлюпки прямо на север. Как знать — может, все эти ледовые поля нагнало ветром к берегу, а в открытом море картина совсем иная! Расчет лейтенанта оправдался полностью. Чем дальше уходил «Якутск» от берега, тем меньше льда встречалось на его пути. Все радовались как дети, когда за первые сутки плавания в северном направлении удалось пройти более 50 миль.

Несчастье произошло 13 августа. Предоставим слово самому Харитону Лаптеву: «...Увидели впереди и от обеих сторон лед очень част, стали поворачивать назад, и в том повороте на нас снесло великую льдину носатую, которой прижало, и нанесло льду великое множество... и понесло нас ветром со льда к норд-осту и, неся, потерло форштевень и на носу набивные доски». Теперь зажатое льдами судно было совершенно беспомощным. Начался дрейф. Но настоящие испытания для команды «Якутска» еще только начинались. В полдень того же дня «надломило форштевень, и всю дубель-шлюпку помяло, и учинилась великая течь. Того ради, поставив три помпы, стали выливать, а из интрюма дрова и провиант выбрав на палубу, стали течь искать... засыпать мукою и пеплом, и щели конопатили, токмо воды не убывало».

Острые ледяные глыбы прямо на глазах вспарывали борта. Люди выбились из сил, пытаясь спасти свое судно. Воду откачивали чем только могли: гремели цепными передачами шкун-помпы, выстроясь в цепочку, отливали стылое месиво льда лагунами. Пытались ослабить давление льда на корпус, спуская со всех сторон в воду бревна, но это помогало мало. Робости и боязни, однако, не было, каждый знал свое дело и место. Матросы и солдаты, по возможности, переоделись в чистое платье. Наскоро причащались у судового иеромонаха.

— Ваше мнение, господин лейтенант, — подошел к Лаптеву штурман Челюскин. — Выдержим ли?

— Вряд ли, — пожал тот плечами. — По-моему, мы уже тонем!

Ночью началась очередная подвижка льда. Внезапно сильным ударом напрочь своротило форштевень. Еще один удар, и он отлетел далеко на лед. В образовавшуюся пробоину мгновенно потоком хлынула вода. Нос дубель-шлюпки сразу же осел, а корма, наоборот, высоко задралась. Лаптев, ободряя подчиненных, кричал:

— Робяты! Кто в море не плавал, тот Богу не маливался! И не такое в жизни моряцкой бывает! Сдюжим и эту напасть!

— Не впервой! — отвечали ему матросы, бороться с водой не прекращая. — Сдюжим!

Пытаясь хоть немного продлить жизнь захлебывающемуся водой «Якутску», под его носовую пробоину подвели парусиновый пластырь: «... Подвели под нос грот и стаксель и засыпали меж ним и бортами мукою и грунтом, чтоб льдом не так скоро стирало, токмо тем пробу не получили, чтоб унять течь», — писал позднее об этих страшных минутах отчаянной борьбы Харитон Лаптев.

Утро следующего дня было безрадостным. «Якутск» уже сидел в воде почти по самый планшир, в трюме вода давно доходила людям до груди. И хотя борьба за спасение судна не прекращалась ни на минуту, всем было предельно ясно, что развязка близка. В последнем усилии тонущее судно пытались довести до спасительного берега или хотя бы, сколь возможно, приблизить к нему. Но, как ни всматривались в горизонт, береговой черты все еще не было видно. Но вот в разошедшейся внезапно пелене тумана Лаптев разглядел мрачные скалы Таймыра.

— Румб зюйд-вестовый, расстояние миль пятьдесят! — на глаз определил он. — Далеко, мы столько не дотянем!

— Вижу! Вижу! — раздалось внезапно с мачты, где сидел впередсмотрящий матрос.

— Что там? Говори скорее! — разом задрали головы стоявшие рядом Лаптев с Челюскиным.

— Вижу стоячий лед аж до самого берега!

Вскинув зрительные трубы, лейтенант со штурманом тут же убедились, что у них теперь появился какой-то шанс на спасение. Лаптев тут же ободрил команду:

— Веселей, ребята! Сейчас к снежку пристанем, на него и спрыгнем!

Но до припайного льда надо было еще дойти. Расталкивая небольшие льдины шестью, команда дубель-шлюпки упрямо вела умирающий «Якутск» к заветной и спасительной цели.

— Ну, милай, ты уж держись! — подбадривали бородачи свое изнемогающее в неравной битве со стихией судно. — Ну, ишшо чуток, родненький!

И избитый «Якутск», словно внимая людским мольбам, скрипел, оседал в воду, но тянул и тянул к берегу, которого ему уже никогда не суждено было достичь. И вот наконец свершилось почти невозможное: умирающее судно уткнулось рассыпающимся на глазах корпусом в лед. Спрыгнувшие тотчас на него матросы сразу же впряглись в веревочные концы и потащили бурлаками своего спасителя до ближайшей полыньи, как

можно ближе к берегу. За «шишку», то есть за коренного, встал сам Лаптев. Рядом, плечом к плечу, — Челюскин и Чекин.

— Эх раз! Ишшо раз!

Скользя и падая, проваливаясь в воду и выбираясь из нее, они шли вперед и вперед. Но вот полынья кончилась. Теперь уже все! Более пути для «Якутска» к берегу не было. Впереди только лед.

«Видя, что спасение судна не в нашей воли, стали выгружать провиант», — напишет позднее об этих критических минутах Харитон Лаптев.

— На разгрузку! — кричал охрипшим голосом командир. — Живее! Неровен час, судно потонет! Дорога каждая минута!

Быстро сгрузили на лед все, что только было можно и нужно: провиант и доски, порох и одежду, инструменты навигаторские и ружья.

— Никифор! — подозвал к себе Чекина Лаптев. — Тебе задача будет особая. Бери сундук со всеми нашими письменами, казну денежную и на собаках как можно быстрее к берегу. Заодно и нам путь пригляди. С Богом!

Торопясь, запрягли в нарты собак. Чекин упал на брошенную туда доху. Рядом два солдата, сундуки обнявши. Один с картами и журналами бесценными, другой с деньгами.

— Пошел!

И помчались к едва видимому берегу, только снежная пыль за ними. А едва нарты за торосами скрылись, внезапно раздался треск и скрежет. Это в море взломалось ледяное поле, и зажатый льдами «Якутск» быстро понесло куда-то в сторону.

Из шканечного журнала дубель-шлюпки «Якутск», ведшегося писарем Прудниковым: «Того ради командующий с ундер-офицерами, сделал консилиум, что дубель-шлюпку спасти невозможно, и дабы спасти хотя людей, сошли на помянутый стоячий лед».

В течение всей ночи все мастерили из досок и весел санки-волокуши, грузили в них спасенное добро. Но за одну ходку всего забрать, разумеется, не смогли, а потому Лаптев отобрал лишь самое необходимое. Поутру, впрягшись в волокуши, побрели к земле. Дорогой, у самого галечного пляжа, внезапно попали в полосу чистой воды, благо она доходила только по грудь. Так, вымокнув до нитки, перетащили все имущество на берег. Едва ступив на омываемую ленивой волной гальку, люди падали на нее без сил. Затем тут же, на берегу, рыли ямы, выстилали их дно плавником, а сверху накрывали жердями с парусиной. Забравшись в ямы, приходили в себя. Когда ж на следующий день выглянуло солнце, то, к своей радости, все увидели мачты вновь прибитого к припаю «Якутска». Верное судно



будто не хотело расставаться с людьми и, невзирая на приближающуюся гибель, все равно хотело быть рядом с ними. К дубель-шлюпке немедленно на собаках отправилась партия боцманмата Медведева. Обрато она привезла сухари, сливочное масло и две бочки вина.

Перенесенные лишения для команды «Якутска» даром не прошли, спустя несколько дней половина людей уже валялась в горячечном бреду на дне земляных нор. Пропали из виду и мачты многострадального «Якутска». Судно, видимо, наконец-то затонуло.

Теперь оказавшимся на необитаемом берегу мореплавателям предстояло лишь ждать, пока не замерзнут реки и можно будет начать движение к зимовью на Хатанге. Чтобы подготовить зимовье столь большому количеству людей, Лаптев послал туда неутомимого Никифора Чекина с двумя солдатами. Спустя несколько дней Чекин вернулся:

— Пройти нельзя! Впереди слишком широкая губа. Шли вдоль нее тридцать верст, но конца так и не видно! Вот рисунок и опись ее берегов!

Так была открыта бухта Прончищевой. Это открытие преградило путь к спасению. А беспощадная ко всему живому арктическая зима приближалась с каждым днем. Люди тяжело болели. Не вынеся невзгод, умер канонир Еремов. Тогда ж произошел и единственный за всю экспедицию случай непослушания. Когда штурман Челюскин велел делать очередную работу, солдат Годов и матрос Сутормин работать, наотрез отказались.

— Сколь молено! — заплакали они, грязные слезы рукавами вытираючи. — Дайте хоть помереть спокойно! Чего жилы-то тянуть, все одно померзнем все и не дойдем до зимовья!

Из хроники экспедиции: «Морозы стояли жестокие, половина команды были больные, все остальные изнурены. Послышался, наконец, ропот и некоторые покушались не оказать уважение к власти, говоря, что „одно смерть“, но мужество начальника смирило возмущившихся».

Расправа с ослушниками была безжалостной. По приказу Лаптева обоих нещадно выпороли кошками. Дисциплина и порядок были восстановлены.

Понемногу, сколько позволяли силы, перевозили на берег оставленные ранее на льду припасы. Предприняли еще несколько попыток пересечь губу Прончищевой на плотах, но и они успехом не увенчались из-за плотной шуги. В шатре у злочастной губы неотлучно дежурил Никифор Чекин, каждый день проверяя крепость льда. С переправой и походом на Хатангу надо было торопиться. Люди слабели с каждым днем

Но вот настал день, и лед в губе стал. В тот же день первой к зимовью

Конечное ушла на собаках группа Чекина. На следующий день вышла в путь основная часть команды во главе с Лаптевым, а еще день спустя — последняя, возглавляемая Челюскиным. Шли медленно, таща на себе санки с походными шатрами и продуктами. В лагере остались лишь четверо больных да матрос для их обслуживания. За старшего — писарь Прудников.

За пять суток Лаптев дошел до зимовья Конечное. Там еще отдыхали несколько обессиленных матросов из передовой группы Чекина. Сам же Чекин давно ушел вперед за помощью. И снова в путь, оставляя на зимовье самых ослабевших. Затем был еще один затяжной бросок, и Лаптев привел основную часть своей команды на хатангскую базу «Якутска». Чекин тем временем уже объезжал все ближайшие зимовья, организуя посылку спасателей на оленях и собаках навстречу бредущим к Хатанге отрядам.

К началу ноября все группы наконец-то собрались в хатангских избах. Последними привезли больных, остававшихся в лагере на месте кораблекрушения. В дороге умерло трое...

Немного отдохнули, отъелись и снова за работу! Первым делом Лаптев отписал бумагу в Петербург, где известил Адмиралтейств-коллегию о гибели «Якутска» и своем намерении продолжить исследования весной по сухому пути. Затем позвал друзей-единомышленников Степана Челюскина и Никифора Чекина.

— Чтоб всуе время не прошло, будем к весне готовиться надлежащим образом! — объявил им.

Совещались на этот раз долго. Прикидывали все и так и этак. В конце концов сошлись на том, что надо разбиться на три группы и, идя из зимовьев в устьях рек Хатанга, Нижняя Таймыра и Пяси на навстречу друг другу, произвести опись берега.

Подготовка к столь необычному для моряков походу была делом новым и нелегким. Перво-наперво перевезли остатки продовольствия с Оленекского зимовья, нашли десять упряжек с хорошими собаками, наладили нарты, походные чумы, упряжки, одежду.

Когда зима пошла на убыль и все было готово, обнялись с уходящим первым Семеном Челюскиным:

— Ну, помогай тебе Бог!

17 марта 1741 года его партия ушла на трех упряжках. При штурмане два солдата. От Хатанги до устья Пясины более тысячи верст. Но добрались туда челюскинцы без осложнений, идя от зимовья к зимовью. К северу от Пясины жилья уже не было...

15 апреля на трех упряжках вышел в неизвестность и Никифор Чекин.

Ему предстояло идти от устья Хатанги вдоль восточного побережья Таймыра к мысу Фаддея и от него вести съемку берега к северу и западу, закончив ее в устье Нижней Таймыры.

А 24 августа отправился в поход и сам Лаптев. С ним солдат да крещеный якут Фомин. Себе Харитон Прокофьевич выбрал участок самый дальний и трудный, поступив так, как и должен поступать настоящий командир. Вначале ехали по тундре до озера Таймыр, затем по самому озеру добрались до истоков Нижней Таймыры и по реке переправились к морю.

В самый разгар съемочных работ Лаптева и бывшего с ним солдата внезапно поразила «снежная слепота». «От дыму в чуме и от ветра великого у лейтенанта и солдата глаза перебило так, что на 20 саженей можно лишь видеть. А по обыкновению якута у него глаза мало подрало. Для оной очной болезни возвратились паки назад...» — вспоминал позднее об этих тяжелых днях Лаптев. Пришлось вернуться в ближайшее зимовье и отлеживаться. Но едва зрение стало возвращаться, Харитон Лаптев снова тронулся в путь. Шли быстро. Собаки делали за день верст по пятьдесят. Питались вяленным оленьим мясом — уликой, собак же кормили сушеной рыбой — юколой.

Что открыл в этом походе лейтенант Лаптев? Немало! Вот лишь беглый перечень его открытий: восточный берег архипелага Норденшельда, острова Размыслова, Юрт, Близнецов, Тыртова, Трех Братьев, Русский, Макарова. Кроме этого, подробнейшим образом были описаны многие сотни береговых верст, открыты ранее не известные реки и бухты, поставлены маяки. Не раз первооткрывателям пришлось рисковать жизнью. Однажды едва не унесло на льдине в море, приходилось отбиваться и от голодных белых медведей. И вот, наконец, у одного из мысов якут Фомин увидел вдалеке нарты с собаками.

— Господин лейтенант! Кто это там может навстречу к нам ехать? — показал он рукой Лаптеву.

— Кто, кто? — закричал тот с радостью нескрываемой. — Конечно же, это Челюскин! Мы описали весь берег и встретились!

Так состоялась знаменитая встреча двух великих русских исследователей, прошедших по неизведанному северному берегу тысячу верст.

И снова записи Харитона Лаптева: «Погода изрядна. С полудни приехал к нам навстречу штурман Челюскин, у которого пришедшие с ним собаки весьма худы, и корму малое число с ним пришло. И, накормив собак, поехали в путь, возвратя оного штурмана».

Теперь Лаптев с Челюскиным уже вместе двинулись вдоль побережья на юго-запад. И снова съемка береговой черты, кропотливая и дотошная. Снова десятки открытых островов, мысов и бухт. Но вот настал день, когда на берегу одной из малоприметных бухт они неожиданно обнаружили свежий маяк. Подойдя к нему, прочитали: «Федор Минин. Бот „Оби Почталион“. 1740 год». Обрадованные путешественники целовались и обнимались, палили в воздух из ружей. Федор Минин был штурманом отряда Дмитрия Овцына, шедшего от устья Енисея до устья Оби. И если членами более восточного отряда найдены памятные знаки отряда западного, значит, путешественниками Северной экспедиции замкнута дуга огромного побережья; значит, все понесенные лишения и трудности не прошли даром и цель экспедиции — описать и нанести на карту северные пределы России — выполнена!

Казалось бы, что вот теперь уж все, можно поворачивать и обратно. Никто и никогда не упрекнет в том, что на этом исследования прекращены. Но Харитон Лаптев не был бы самим собой, если бы на этом успокоился. Вместе с Челюскиным они прошли еще раз вдоль побережья, открытую Мининим, еще раз нанеся его на карту и многое уточнив и дополнив. Только тогда счел возможным лейтенант Лаптев повернуть своих собак обратно. Лишь добравшись в устье реки Пясины в зимовье промысловика Федота Тобольского, позволил себе Харитон Прокофьевич вместе со спутниками немного отдохнуть после тяжелейшего двухмесячного броска. Разложив перед собой планы побережья, Лаптев с Челюскиным советовались, как быть дальше. Впереди была полярная весна, когда измученные собаки уже не смогут тянуть нарты по оттаявшей тундре. Но необследованным оставался еще участок между Пясиной и Енисеем. В конце концов решено было, что оставшееся необследованное побережье пройдет Челюскин, а Лаптев двинется по вскрывшимся рекам обратно, описывая по пути внутренние реки Таймыра Так и поступили.

К концу августа все группы собрались в селении Мангазея Туруханского края. Несколько десятков изб — вот все, что осталось к XVIII веку от некогда «златокипящей Мангазеи». Все были измотаны, но горды содеянным. Съемочная кампания 1741 года прошла блестяще. Теперь предстояло готовиться к следующей весне, чтобы завершить последние мелочи этой огромной работы. Неописанным теперь оставался еще участок между мысом Фаддея и устьем реки Нижняя Таймыры.

Опять началась заготовка припасов для будущего похода. Решили, что съемку этого берега также произведет Челюскин. Сам же Лаптев будет ждать штурмана в устье Таймыры с провиантом и свежими собаками.

Следующей весной снова выступили в поход. Пока Челюскин объезжал на собаках побережье, Харитон Лаптев исследовал внутренние земли Таймыра. Вначале лейтенант шел вниз по Енисею, затем повернул на восток. В Дудинском заливе (ныне порт Дудинка) «крестил двух отроков», в Норильском (ныне город Норильск) менял оленей. От Норильского Харитон Лаптев повернул на север, к озеру Таймыр. Одновременно посылал якутов и промышленников с припасами к Челюскину. К маю месяцу вся работа по обследованию побережья и самого Таймыра была закончена. В июле отдельные партии стали постепенно собираться в Мангазейске, а в сентябре двинулись на Енисейск. Северная экспедиция Харитона Лаптева была блестяще завершена! На карту впервые был положен огромный участок северного берега от Лены до Енисея, обследован и весь огромный Таймыр.

Осенью 1742 года в Енисейске было шумно. Участники Северной экспедиции праздновали окончание своих десятилетних трудов. Гуляли и веселились по этой причине громко. Власти понимающе помалкивали. Здесь же узнал Харитон о всех злоключениях двоюродного брата.

На второе лето, после зимовки в Русском Устье, Дмитрий Лаптев предпринял еще одну попытку пробиться к устью Колымы. Но лед так сковал море, что сделать это было практически невозможно. Собранные местные жители вместе с командой «Иркутска» вручную рубили канал во льдах, чтобы вывести судно на чистую воду, а затем бурлацким способом тянули его многие мили к свободному морю. Еще не раз и не два судно было на грани гибели, но Дмитрий все же пробился в устье Колымы и зазимовал в Нижне-Колымском остроге. Следующим летом от Колымы уже двинулись дальше на двух лодках, чтобы попытаться достичь Камчатки. И снова невезение! Обе лодки зажало льдами и раздавило. Есть невозможное и для героев! И все же Дмитрий не сдастся, а снова и снова будет пытаться пробиться к Камчатке морским путем, пока не придет приказ из Адмиралтейств-коллегии: перебраться ему со всем отрядом на речку Анадырь и начать исследования там. Лето 1742 года он будет описывать неведомый еще Анадырь до самого моря. Там его и застанет известие о смерти командора Беринга и о завершении всей экспедиции.

Находясь в те дни в Енисейске, Харитон Лаптев писал в Адмиралтейств-коллегию: «Описание берега морского на регуле навигацкой по здешнему состоянию на собаках окончил... А с прибытием моим в Енисейск-город сочиняю карты морские по описанию Северного моря, берега морского на судне и сухим путем.» С донесением и бумагами в столицу был послан штурман Челюскин. А вскоре пришло распоряжение:

отрядить большую часть отряда во главе с геодезистом Чекиным в Охотск. Трудным и трогательным было прощание сроднившихся за долгие годы тяжкого труда людей.

В конце зимы выехал в Петербург для отчета и сам Харитон Лаптев. Столица встретила покорителя полярных широт более чем равнодушно. Всех в те дни волновало иное. Россия только что стряхнула с себя постылое бремя бироновщины. Навсегда уходило из русской жизни кровавое «слово и дело». С только что взошедшей на престол дщери Петра Елизаветой все связывали самые благие надежды.

Торопясь отчитаться по экспедиции, Харитон Прокофьевич даже не завернул домой, хотя сердце и душа рвались туда. Как там жена и сын? Все ли живы и здоровы? Ведь за все время своих полярных скитаний он получил всего лишь несколько коротких весточек, да и те с задержкой в год.

В коллегии лейтенанта также встретили предельно сухо. Ее президент адмирал Головин руки не подал, а, едва кивнув на приветствие, прошагал мимо. Тогда же клерки канцелярские велели лейтенанту готовить подробнейший экстракт о плаваниях и санных поездках. Пока Лаптев писал свой нескончаемый экстракт, в Санкт-Петербург приехала жена. Сколько раз они оба мечтали о минутах своей встречи и вот наконец встретились.

4 октября 1743 года лейтенанта Харитона Лаптева заслушали, наконец, в Адмиралтейств-коллегии. Отдельно держал он ответ о расходовании казенных денег. Из протокола заседания Адмиралтейств-коллегии: «Слушали лейтенанта Харитона Лаптева доношение... и приказали оное доношение, морскую карту и другую меньшую... с описанием, журналы, экстракт учиненного в журнале описания... принять к наряду и внести в генеральный о Камчацкой экспедиции экстракт. Отсель он, Лаптев, поданной ему инструкции окончил... а его, Лаптева, определить в здешнюю корабельную команду...» Бумаги лаптевские тогда же были описаны, опечатаны и сданы в архив, где и исчезли на долгое-долгое время. Вот и все!

Век восемнадцатый был удивительно скуп на награды. В последующих столетиях за подвиги, содеянные Лаптевым и его товарищами, их непременно сразу возвели бы в ранг национальных героев. Увы, в 1743 году ничего похожего не произошло. Ни чинов, ни наград лейтенант не получил. Да что наград, когда и доброго слова никто ему не сказал! Вернулся живым, да и ладно! Словно не в землях полярных гробился, а в поместье родовом на печке грелся. Обидно было Лаптеву,

конечно. Да ему ли одному! Всех беринговцев столица не очень-то жаловала. И напрасно обивали пороги высоких кабинетов герои полярной эпопеи, напрасно просили униженно дать им хоть малую должность, чтоб было на что детишек кормить. Их гнали взащей, что собак худых. Императрица Елизавета Петровна о плаваниях северных ничего не знала и знать особо не желала. Адмиралтейств-коллегия, уяснив для себя, что вдоль берегов сибирских к Восточному океану пробиться сквозь льды никак невозможно, тоже всякий интерес к предприятию и его участникам потеряла. А на начальников северных отрядов даже посматривали косо, считая их злостными промотчиками средств казенных. Единственное, что удалось Харитону Лаптеву, так это вкупе с другими командирами отрядов выбить мичманский чин для своего соратника и друга Семена Челюскина. Не бог весть какая награда, но все же теперь полярного героя никто уже никогда не посмеет по лицу ударить и словом матерным походя окрестить. Отныне он дворянин, хоть и самого последнего, четырнадцатого класса

Единственным, кто откликнулся на подвиг беринговцев, был пиит и ученый Михайло Ломоносов, сразу же понявший все значение свершенного и начертавший в честь этого бессмертные строки:

Какая похвала Российскому народу  
Судьбой дана, протти покрыту льдами воду.  
Хотя там кажется поставлен плыть предел;  
Но бодрость подают примеры славных дел.  
Колумбы Росские, презрев угрюмый рок,  
Меж льдами новый путь отворят на восток,  
И наша досягнет в Америку держава  
Я вижу умными очами:  
Колумб Российский между льдами  
Спешит и презирает рок...

Вспомнили о Харитоне Лаптеве лишь спустя два года. Велено было ему тогда явиться незамедлительно в коллегию для участия в составлении «Генеральной карты Сибирским и Камчацким берегам».

Они толпились в полутемных коридорах коллегии, бродили по скрипящему паркету, тяжело грохоча своими пудовыми ботфортами, курили свои старые обкусанные глиняные трубки — люди, чьи имена со временем станут легендой: Алексей Чириков, Харитон и Дмитрий Лаптевы, Степан Малыгин и Дмитрий Овцын, Сафрон Хитрово и Иван Елагин —

великая плеяда первых моряков— полярников. Какие истории рассказывали они друг другу, какие разговоры вели между собой!

Всю зиму в стенах Морской академии чертили полярные капитаны на картах обследованные ими берега, сводили все в единое целое. К весне 1746 года все было готово. Бывшие командиры северных отрядов поставили под огромной общей картой свои подписи. Карту свернули в огромный рулон и под крепким караулом навсегда свезли в архив. К беринговцам вышел все тот же адмирал Головин:

— Ну, господа, за работу спасибо, а теперь давайте-ка по местам, предписанным службой, разъезжайтесь!

Кто-то, кажется Овцын, по наивности, а может быть, и с отчаяния, спросил:

— А может быть, мы на что-нибудь еще подобное сгодимся? Ведь и опыт есть, и силы покамест еще имеются! Вон ведь сколь у нас еще земель нехоженных есть!

— Чур меня, дурень, чур меня! — замахал руками разъяренный Головин. — И так от ваших искательств опомниться все еще не можем, все до полушки из закромов флотских повыгребли, а все еще не угомонятся! Ступайте себе, пока я вконец на вас не осерчал!

В ту ночь гуляли полярные капитаны в кабаке отчаянно. Рекой лилось вино. Заливали им командиры отрядов северных горечь и боль обид своих. Вспоминали бывшее, пели песни о бурях снежных и сияниях полярных. А утром, обнявшись на прощание, разъехались кто куда. Великая Северная экспедиция была уже в прошлом.

Только спустя шесть лет получил Харитон Лаптев следующий чин — капитана 2-го ранга. Все эти годы плавал он на кораблях и фрегатах по Балтике, преподавал науки навигацкие в Морском корпусе. За партами, слушая старого моряка, сидели кадетами моряки и герои времен иных: Федор Ушаков и Тимофей Козлянинов, Дмитрий Ильин и Михайло Кожухов — будущие герои будущих войн.

В Семилетнюю войну командовал Харитон Лаптев линейным кораблем, храбро дрался при блокаде и штурме прусской крепости Кольберг. На соседних кораблях воевали капитанами брат Дмитрий и кавторанг Овцын. Росли дети — два сына. Старший, Федор, уже и Морской корпус окончил, и мичманом стал. Плавать вместе с отцом просился. Харитон, подумав, определил сына к себе. Пусть ума набирается!

А затем пришлось Харитону Прокофьевичу пережить еще одну трагедию, да какую! Перегоняя новый линейный корабль из Архангельска в Кронштадт вокруг Скандинавии, возле датских берегов попал он в сильный



шторм и был выброшен на камни. Корабль разбился вдребезги, но людей удалось спасти. Сам капитан 2-го ранга Лаптев оставался на борту до последней крайности и покинул его, когда уже ничего сделать было нельзя.

Из описания обстоятельств кораблекрушения: «На пути из Архангельска, где был построен, в широте около 63 градусов в трехдневный шторм потерял все три мачты и, зайдя в Берген, где сделал фальшивое вооружение, следовал шхерами до Скуддеснеса, а от него 17 сентября пустился на перевал к Скагену с попутным северо-восточным ветром. В третьем часу 19 сентября по несчастию нашему... и неудобосверительному счислению внезапно увидели впереди землю, привели к ветру, но уже было поздно и, переброшенные через риф на глубину 3 сажень, хотя и отдали якоря, но вскоре были совсем выкинуты на песчаную отмель у мыса Скагена. Корабль наполнился водою и на третий день переломился. Только тогда, и то с крайнею нуждою, стали спасать команду. Посланные для этого шлюпки на берег не находили там никакой помощи, а одна, шедшая с завозом, опрокинулась. Погибли: мичман Федор Лаптев и 15 человек нижних чинов. Всего было 482 человека, и в том числе 200 рекрутов. 26-го числа корабль совсем разбит».

Необходимо отметить, что новостроенный корабль не имел к тому времени даже собственного названия. Имя ему, по существовавшей тогда практике, должны были дать по прибытии в Кронштадт. Так он и вошел в летопись отечественных кораблекрушений как «Корабль под командой Харитона Лаптева».

Более подробных сведений о том крушении не имеется, но и вышеизложенного достаточно, чтобы понять, что это был настоящий ад. Судя по всему, гибели личного состава не было бы вообще, если бы не опрокидывание шлюпки. На ней, скорее всего, и погибли мичман Федор Лаптев и полтора десятка матросов. Но почему в этой шлюпке оказался именно сын капитана, ведь на корабле были и другие офицеры? Ответ может быть только один: Лаптев, как исключительно честный человек, не считал возможным рисковать жизнью чьих-то других сыновей, а отправил для исполнения смертельно рискованного предприятия своего собственного. Это ли не поступок, достойный уважения? Отметим и то, что и сам мичман Федор Лаптев был не робкого десятка, ибо в подобных случаях командование завозными шлюпками доверяли самым отважным и решительным.

То, что Лаптеву в столь отчаянных обстоятельствах удалось спасти почти всю команду, следует отнести к высочайшему профессионализму капитана.

По прибытии в Кронштадт Лаптева было сгоряча снова отдали под суд, но затем, разобравшись во всех обстоятельствах кораблекрушения, оправдали, признав полностью невиновным. Однако до конца своих дней Лаптев будет винить себя за гибель людей и сына.

— Как мог я послать на шлюпке чьего-то другого дитя, а своего оставить при себе? — не раз выговаривался он перед братом Дмитрием. — Ты бы смог?

— Не знаю, — честно признавался брат. — Наверное, тоже бы не смог!

— Вот то-то и оно! — в сердцах бил по столу кулаком Харитон. — А как мне теперь жить, зная, что сам сына собственного на погибель послал?

— Таков уж наш удел моряцкий! — как мог, утешал брата Дмитрий. — Кто ж знал, что так все выйдет!

В году восшествия на престол Екатерины стал Харитон Прокофьевич капитаном 1-го ранга и был назначен на должность труднопроизносимую — обер-штеркригс-комиссаром, то есть заведующим всем интендантством Балтийского флота. Место это было всегда хлопотливым, и подбирали на него офицеров честных и в делах хозяйственных искушенных. К этому времени начали мучить и недуги, купания в ледяной воде и ночевки в снежных сугробах не прошли даром. Отставка для моряка — это почти смерть. Все, чем жил, сразу остается где-то позади, а впереди только старость да умножающиеся день ото дня немочи.

Наибольшую карьеру из всех бывших командиров беринговских отрядов сделал Дмитрий Лаптев, став и вице-адмиралом, и членом екатерининской комиссии по преобразованию российского флота. Он и прожил более всех остальных.

Последние полтора года жизни провел Харитон Лаптев безвыездно в своей деревеньке Пекарево. Зимой каждый день, даже в самую жестокую стужу, ходил он к высокому речному обрыву. В лицо бил стылый ледяной ветер, выла и металась вьюга, и чудилось старому моряку, что снова, плечом к плечу со своими верными друзьями, идет он на штурм полярных морей. Господи, как они все были тогда еще молоды и как много им предстояло еще свершить впереди!

## Загадка Дарданелльского прорыва

*Герой! Не негодуй: твой жребий не приспел:  
Тебе остались... вход в черныя пучины  
И ужас Дарданелл...*

*В. Петров.*

*Ода на победы в Море. 1770 г.*

История эта очень давняя и запутанная. И хотя от тех далеких событий нас отделяет более двух столетий, до сих пор она окружена непроницаемым покровом таинственности. Недаром эту загадочную историю всегда обходили и обходят вниманием историки: уж очень много в ней необъяснимого, а порой и просто невероятного. И все же...

В последний день июня 1770 года, когда солнце стояло в самом зените и жители Стамбула прятались от жары в тени кипарисов, у ворот сераля бросил поводья измученный долгой скачкой всадник. Бородатые стражники-янычары помогли ему слезть с лошади.

— Я послан правителем Смирны к великому и всемогущему царю царей! Весть же моя страшная! — разлепил сухие губы гонец. — Дайте пить!

Напоив посланца водой из мраморного фонтана, янычары отвели его во дворец. Султан Мустафа Третий пожелал принять гонца из Смирны незамедлительно.

— О всемогущий! — рухнул на колени посланец. — Позволь мне, недостойному, поведать тебе горестную весть. Твой великий флот во главе с бесстрашным мореходом Ибрагимом-пашой сожжен московитами у местечка Чешме! Сражение было столь грандиозным, что от грома пушек дрожала земля на многие мили вокруг. Твои рабы дрались как львы, но, видно, Аллах решил покарать нас за гордыню, ибо он отвернулся в тот день от нас. В пламени сражения сгорели все твои суда, не уцелел никто! Корабли гяуров стоят теперь у входа в Дарданеллы, а завтра они будут у стен Стамбула!

Смертельно побледневший Мустафа выронил из рук четки и закрыл лицо руками.

— Это конец! — повторял он как безумный. — Они уже идут сюда,

чтобы разделаться с нами!

В тот же день султан бежал из столицы в один из загородных сералей и заперся там в ожидании неизбежного...

Стамбул был объят паникой. Начались погромы и пожары, разбой и насилие. Тысячи и тысячи обывателей разбегались из города куда глаза глядят.

— Спасайтесь, правоверные! — кричали они менее решительным. — Настал конец света, и сгинет все в геенне огненной!

Вспыхнули беспорядки и в турецких войсках. «Ужас до такой степени овладел умами, — писал об этих днях русский историк А.И. Петров, — что все только громко говорили об оставлении батарей при первом выстреле неприятеля..»

Основания для паники у янычар имелись более чем веские, ибо оборона Дарданелл была слаба. Стены старинных крепостей были столь ветхие, что стрелять с них было уже нельзя. Командующий обороной Дарданелл Молдаванчжи-паша был бессилён изменить что-либо Единственное, что удалось сделать ему, так это побелить стены приморских крепостей, чтобы хоть издали они казались новыми.

А вести с моря шли одна тревожнее другой. Русская эскадра захватила ближайший к проливу остров Лемнос. Высаженный десант уже взял в осаду находившуюся на острове крепость Пилари. Передовые же русские корабли начали промеры глубин при входе в Дарданелльские теснины...

Стамбул замер в ожидании скорого возмездия. Мустафа Третий был близок к помешательству. Еще бы, ведь прорвись русская эскадра в Черное море, попутно засыпав ядрами и бомбами Стамбул, и у России в одно мгновение появится прекрасный Черноморский флот, бороться с которым Высокая Порта будет бессильна! Судьба войны, а может, и всей империи могла решиться в ближайшее время! Надеяться можно было разве что на чудо... Но дни проходили за днями, а москвитов все не было. Так минул месяц, за ним другой. К этому времени к Дарданеллам подтянулись свежие надежные войска, убрали оттуда ненадежные. Энергичный Молдаванчжи-паша восстановил старые батареи, построил новые. Султан вздохнул спокойно: момент для прорыва был упущен безвозвратно. Теперь, возлежа на коврах, он только посмеивался:

— У гяуров помутился разум! Псы сами испугались своего лая! Велик Аллах и пророк — тень его на земле!

Теперь мы, читатель, зададим себе вопрос: что же произошло? Почему русские моряки, добившись столь грандиозной победы, как Чесменская, не воспользовались ее плодами? Почему они остановились в полушаге от еще

более блистательного успеха, когда тот был почти у них в руках? Неужели они не смогли понять всей важности и значимости господства на Черном море или же что-то, неведомое нам, помешало им совершить этот подвиг? Что же, в конце концов, происходило у Дарданелльских берегов в том далеком от нас 1770 году?

Однако прежде чем попытаться ответить на все эти вопросы, нам предстоит вернуться в год 1768-й на берега Невы, в столицу

Российской империи Санкт-Петербург.

\* \* \*

Осенью 1768 года Россия начала навязанную ей войну с Турцией за выход к берегам Черного моря. Россию поддерживали союзники по «Северному аккорду» — Англия и Пруссия. За спиной Блистательной Порты стоял союз бурбонских государств — Франция и Испания. При этом сложность европейской политики усугублялась еще и тем, что Англия, в свою очередь, смертельно враждовала с Францией за монополию на средиземноморскую торговлю.

Подводные течения высокой политики весьма изменчивы. Но самое страшное — они очень глубоко скрыты от взоров непосвященных, и горе тому политику, кто проглядит их, поверив вежливым улыбкам дипломатов!

Так непросто складывался и русско-английский союз. Выступая на словах за сохранение спокойствия в Европе, каждый из союзников, заключая договор, преследовал прежде всего свои интересы. Какие? Англия была заинтересована в торговом сотрудничестве с Россией. «Русские вовсе не были торговыми конкурентами Англии ни в Турции, ни в Европе, и нигде вообще, а, напротив, очень выгодными для англичан поставщиками леса, пеньки, льняной пряжи, смолы и других видов сырья», — писал о торговых интересах Англии того периода академик Е.В. Тарле. Россия же, напротив, стремилась с помощью «Северного аккорда» решить свои вопросы — польский и черноморский, а противоборство Англии и Франции использовать для нейтрализации Версаля.

Ну а подводные течения? Разумеется, были и они! Так, России чрезвычайно выгодно было всякое обострение англо-французских отношений. Это накрепко привязывало Лондон к Петербургу. Свой скрытый интерес (и немалый) имела и Англия! «Им (англичанам. — В.Ш.) нужно было втравить поскорее Россию в войну, — писал Тарле. — За это они даже готовы были подарить России остров Менорку с захваченным

ими Порт-Магоном, чтобы дать русскому флоту нужную стоянку на Средиземном море, заманить в это море на постоянное пребывание русский флот и вообще обеспечить прочно и надолго дипломатическую и военную помощь англичанам со стороны Екатерины уже не только против Франции, с которой Екатерина ссорилась из-за польских и турецких дел, но и против Испании, с которой Россия никогда не ссорилась и не имела ни малейших мотивов для ссор».

Поэтому, когда осенью 1768 года, в связи с началом войны с Турцией, Екатерина Вторая решилась на организацию военно-морской экспедиции в Средиземное море с целью поднятия на восстание против турок угнетенного ими греческого населения и морской блокады Стамбула, британский кабинет был в этом определенным образом заинтересован. Английский посол в Санкт-Петербурге доносил в Лондон: «...Я всегда рассматривал подобные виды России весьма для нас счастливыми, ибо до тех пор, пока это будет выполнено, она должна зависеть от нас и держаться нас. В случае ее успеха успех этот лишь увеличит нашу силу, а в случае неуспеха мы утратим лишь то, чего не могли иметь».

Однако оказывать реальную помощь России в ее необычном и рискованном предприятии Англия не собиралась. Так, британское правительство ответило немедленным отказом на просьбу Екатерины Второй поддержать русскую эскадру боевыми кораблями английского флота, ограничившись обещанием оказывать помощь русским кораблям при их заходе в британские порты.

Столь двойственное отношение союзника не осталось без внимания Екатерины Второй, и она снабдила командующего Первой Средиземноморской эскадрой адмирала Г.А. Спиридова не одной политической инструкцией, как делалось обычно в то время, а двумя, причем вторая была строго секретной. Разница между инструкциями заключалась прежде всего в оценке отношений России с Англией. И если первый документ, предназначенный для оповещения капитанов кораблей, гласил: «Об Англии можем сказать, что она нам прямо доброжелательна и одна из дружественных наших держав...», — то второй, секретный, давал куда более сдержанную оценку русско-английским отношениям. В нем адмирала Спиридова предостерегали относительно возможных провокаций со стороны англичан.

Причина столь осторожного отношения к своему союзнику может быть только одна: русское правительство было почти уверено в будущих провокациях, но всеми силами стремилось, чтобы Лондон ничего не знал об этих предупредительных мерах.

Вне сомнения, что при столь неоднозначном отношении к Англии определенные указания были даны и фискальной службе эскадры, исполнявшей функции контрразведки и подчинявшейся лично командующему эскадрой согласно Морскому уставу 1763 года. Подобная мера тем более вероятна, что именно на рубеже семидесятых годов XVIII века особенно активизировалась деятельность британской военно-морской разведки. «Разведка военно-морского ведомства, ранее действовавшая только в военное время или от случая к случаю, превратилась со второй половины XVIII века в постоянно функционировавшую организацию», — писал об этом времени исследователь истории британских секретных служб Е.Б. Черняк.

При этом русским контрразведчикам необходимо было учитывать сильные стороны британской разведки, методику ее работы. Особенностью деятельности британской разведки была в первую очередь чрезвычайно широкая шпионская сеть. Однако помимо этого, в случаях весьма деликатных, британское Адмиралтейство посылало и особых агентов, могущих не только обеспечить сбор необходимой информации, но и организовать проведение диверсий. Следует отметить, что ко времени выхода русской эскадры в Средиземное море борьба всех европейских разведок велась там особенно активно. Не были обойдены вниманием и представители России. Так, назначенный командующим русскими военными силами на Средиземноморье граф А.Г. Орлов доносил вскоре после своего прибытия в Италию: «Правду сказать, тяжело мне приходится, иногда не знаю, куда свою голову преклонить: шпионов превеликое множество во всех местах, и за мною очень все примечают...»

Возможности для столь широкой деятельности у британской разведки, как, впрочем, и у французской, были. По подсчетам английских историков, затраты на секретную службу только Министерства иностранных дел колебались в шестидесятые-семидесятые годы XVIII века от 15 до 36 тысяч фунтов стерлингов, что составляло четвертую часть всех расходов на внешнеполитическое ведомство.

Правомерен вопрос: могла ли Англия в сложившейся ситуации оставить «без присмотра» русскую Средиземноморскую эскадру? А зная некоторые особенности британской разведки, видимо, правомерен и вывод о том, что помимо агентов, которые были разосланы по всем портам на пути следования русской эскадры, для полноты информации британскому Адмиралтейству как воздух необходимы были агенты непосредственно на русских кораблях, тем более что возможность засылки их (в связи с екатерининской политикой привлечения иностранцев на русский флот)

была реальной.

Единственной преградой здесь могла стать традиционно сильная русская фискальная служба. Нейтрализовать же последнюю удалось бы только одним путем: агенты английской разведки должны были занимать столь высокие должности, чтобы фискальная служба оказалась перед ними бессильной. Иначе разоблачение стало бы делом чрезвычайно быстрым, да и уровень осведомленности рядового офицера не мог удовлетворить Лондон. Следовательно, наиболее интересующими англичан должностями были капитаны кораблей и их вышестоящие начальники. При этом, видимо, вполне естественно, что наиболее годились для этой деятельности прежде всего английские моряки, находившиеся на русской службе, тем более что таких было немало. По всем критериям на Первой и Второй Средиземноморских эскадрах наиболее вероятными кандидатами являлись трое: капитан линейного корабля «Три Иерарха» Самуил Грейг, капитан линейного корабля «Три Святителя» Виллим Роксбург и командующий Второй эскадрой контр-адмирал Джон Эльфинстон.

Самуила Грейга, связавшего свою жизнь с Россией, будущего адмирала и командующего Балтийским флотом, героем Чесменского и Гогландского сражений, необходимо исключить сразу, хотя справедливости ради следует отметить, что в 1780 году адмирал обвинялся в шпионаже в пользу Англии, что, впрочем, не подтвердилось.

Что касается капитана 1-го ранга Роксбурга, то он был двоюродным братом Грейга и находился под полным его влиянием. Если он и являлся английским шпионом, деятельность его не могла быть особенно эффективной, хотя бы в первое время, когда он находился в подчинении адмирала Спиридова. Подробнее о Роксбурге мы расскажем немного позднее.

Особое место в перечне возможных кандидатов в британские агенты занимает контр-адмирал Эльфинстон. Потенциальные возможности его как агента были неизмеримо больше, чем кого-либо другого. Эльфинстон единолично командовал отдельной эскадрой и в силу этого сам руководил и фискальной службой на ней. Кроме того, против него была бессильна и контрразведка Первой эскадры адмирала Спиридова. Екатерина Вторая строго разграничила сферы деятельности эскадр, оговорив их взаимную независимость.

Личность Джона Эльфинстона в отечественной исторической литературе рассматривалась почему-то всегда весьма однобоко: писалось, что был контр-адмирал человеком нрава буйного и неуживчивого. На самом же деле, видимо, Эльфинстон был личностью куда более сложной. В



поведении его доныне много неясного и даже таинственного.

В Россию Джон Эльфинстон прибыл в начале 1769 года в звании капитана 1-го ранга британского флота. Через два месяца в обход всех существовавших правил ему присвоили контр-адмиральский чин «сверх комплекта» (сверх штата) — для русского флота XVIII века событие исключительное, тем более что никаких сколько-нибудь заметных деяний на пользу России за эти два месяца Эльфинстон совершить не успел. К примеру, уже знакомый нам Самуил Грейг, чтобы получить звание капитана бригадирского ранга, прослужил в русском флоте несколько лет, обретя при этом всеобщую известность и признание как один из самых грамотных и искусных капитанов.

Кто же стоял за спиной свежеиспеченного адмирала? Чья мощная протекция обеспечила ему головокружительную карьеру в русском флоте? Фигура эта четко прорисовывается на фоне последующей служебной деятельности Эльфинстона. Была же она чрезвычайно влиятельной. Протежировал англичанину самолично вице-президент Иностранной коллегии Никита Иванович Панин, известный англоман, один из создателей «Северного аккорда», смертельный враг братьев Орловых — инициаторов Средиземноморской экспедиции. Каким образом вышел на Панина британский капитан, точно неизвестно, но несомненно, что здесь не обошлось без британской дипломатии. Английский посол, внедряя в российский флот нужного Лондону человека, вел умелую игру. Свои виды на Эльфинстона имел и Панин. Разумеется, глупо обвинять Н.И. Панина в измене России. Ведь глава Иностранной коллегии одновременно ведал и делами Тайной канцелярии. Анализ последующих событий говорит, что англичане переиграли Панина. Уж больно увлекся глава российских дипломатов дворцовыми интригами, проглядел главное...

При ближайшем рассмотрении личности Эльфинстона в период его участия в Архипелагской экспедиции бросается в глаза особенность донесений в Петербург. Все свои отчеты контр-адмирал слал только лично Панину! И это при том, что и командующий Первой Средиземноморской эскадрой адмирал Г.А. Спиридов, и главнокомандующий вооруженными силами России на Средиземном море граф А.Г. Орлов регулярно доносили о происходящем прежде всего в Адмиралтейств-коллегию. Ни одного же донесения Эльфинстона в адрес коллегии в «Материалах для истории русского флота» или других официальных источников обнаружить не удалось.

В силу этого можно утверждать, что Эльфинстон стоял вне коллегии и даже отчасти вне влияния Екатерины Второй, а подчинялся, по существу,

напрямую Панину. В свою очередь, Панин, скорее всего, обеспечил своему подопечному прикрытие силами Тайной канцелярии, а это и придавало контр-адмиралу на всем протяжении его участия в экспедиции полную безнаказанность в действиях, которую почему-то многие принимали за своеволие, о чем так часто пишут историки.

Но зачем был нужен Эльфинстон Панину? Получал ли он что-либо от этого необычного союза? Оказывается, получал, и немало! Вице-президенту Иностранной коллегии был крайне необходим свой человек на Средиземном море, способный не только своевременно информировать его о происходящих там делах, но и при случае активно влиять на ход событий. Дело в том, что, ведя длительную и упорную борьбу с Орловыми, а затем и с самой Екатериной Второй, Панин выступал противником всей средиземноморской затеи братьев Орловых и намеревался дать им серьезный бой с помощью Эльфинстона. В его планы входило не только помешать, но и по возможности скомпрометировать саму идею экспедиции, не допустив дальнейшего возвышения орловского клана. Никита Иванович все просчитал точно, ошибся лишь в одном: Эльфинстон работал не столько на него, сколько на британское Адмиралтейство.

Еще до выхода из Кронштадта в плавание Эльфинстон разворачивает скандальную кампанию против командующего Первой эскадрой адмирала Спиридова, который вышел в море раньше. В чем только не упрекали заслуженного адмирала! Добиваясь его отстранения, Эльфинстон обвинял Спиридова уже не только в нерадивости и неумелости, но и в... измене! Спиридова спасло лишь заступничество адмирала Семена Мордвинова. При этом сам контр-адмирал в Средиземное море особо не торопился, затратив на переход из Кронштадта до Гибралтара шесть месяцев вместо двух с половиной у адмирала Спиридова.

При этом на протяжении всего пути Спиридов постоянно получал гневные послания Екатерины Второй с требованием ускорить движение, Эльфинстон же не получил ни одного... Сроки перехода двух эскадр говорят об этом более чем наглядно. На переход от Кронштадта до Гибралтара Спиридов затратил всего 89 суток, тогда как находившийся в куда более лучших погодных условиях Эльфинстон в два раза больше — 187 дней!

Большая часть пути обеих эскадр пролежала вдоль побережья Англии, а также союзной с Россией по «Северному аккорду» Дании. В связи с этим интересно выяснить: были ли случаи шпионажа и диверсий со стороны иностранных разведок во время перехода? Внимательное изучение документов дает однозначный ответ: были! И снова поразительная

особенность: воздействию подверглась исключительно эскадра адмирала Спиридова! Эльфинстон, по странному стечению обстоятельств, постоянно избегал этой участи...

Попытаемся хотя бы приблизительно проследить всю цепь «странных» событий, выпавших на долю Первой эскадры.

Во-первых, во время прохождения кораблями адмирала Г.А. Спиридова пролива Скагеррак шедший впереди всех пинк <sup>[4]</sup>«Лапоминк» ночью налетел на Скагенский риф и затонул. Лишь благодаря героизму его команды, успевшей дать предупредительные выстрелы, остальные суда эскадры успели отвернуть в сторону и избежать подобной участи. Причиной трагедии стало отсутствие света на Скагенском маяке в ту ночь. Почему это случилось, так и осталось тайной...

Во-вторых, на подходе к английскому мысу Фламборо-Хед британские лоцманы не явились к месту условленной встречи и тем самым поставили под угрозу срыва проход русскими кораблями Английского канала (Ла-Манша).

В-третьих, при подходе к Портсмуту английские лоцманы посадили на мель линейный корабль «Европа». Из-за тяжелых повреждений корабль был вынужден встать в четырехмесячный доковый ремонт.

В-четвертых, до сих пор до конца не выяснена история повреждения и ремонта корабля Первой эскадры «Северный Орел». По прибытии эскадры в Гуль корабль имел повреждения и был поставлен в ремонт, который производили английские мастера. Однако после ремонта на выходе в море корабль едва не затонул, был оставлен в Портсмуте и исключен из состава эскадры.

Сразу же по прибытии в английские порты русские корабли привлекли к себе пристальное внимание, в том числе и профессиональных разведчиков. «Смотрителей приезжает великое множество, — писал из Портсмута в Петербург посол И.Г. Чернышов, — в том числе много и из Лондона нарочно затем туда ездили».

Откровенно неприязненное отношение к русским морякам со стороны официальных британских властей признают и сами англичане. «Наше Адмиралтейство... не выказывало особой готовности в оказании помощи судам эскадры», — признавался один из британских моряков того времени. Английские чины не гнушались ничем «Хотя английское министерство, в числе коих и адмирал Гаук (первый лорд Адмиралтейства. — В.Ш.), соизволило иметь некоторое смятение, якобы от нас пренебрежно было вхождение в их порты без вымпелов... но Российская эскадра, командиры вымпелами и флагман своим верхним флагом никому не грозят», —

доносил в Петербург адмирал Спиридов.

Весьма показательно письмо самого Эльфинстона Н.И. Панину от 21 января 1770 года: «Не могу не упомянуть о не совсем хорошем обращении и угрозах, которые пришлось снести от английского адмирала... ради сохранения чести флага ее величеству и, ввиду моего настоящего положения, я был вынужден сообразоваться с их угрозами. Они произвели сами обыск, и бесчестие подобного поступка хотели сложить на меня, против которого, как английского офицера, и была направлена, по-видимому, их злоба... Тем временем, среди возникающих препятствий, я употреблю все усилия, чтобы привести эскадру в состояние выполнить то, чего я от нее ожидаю.»

Это письмо весьма красноречиво характеризует Эльфинстона, который, пытаясь замять получивший огласку скандал с обыском на русских боевых кораблях (инцидент сам по себе в истории российского флота небывалый!), старается исключить возможные подозрения в свой адрес со стороны Панина и неуклюже оправдывается перед ним.

Однако за весь период службы Эльфинстона под Андреевским флагом такой эпизод был единственным. В других же ситуациях, когда английский шпионаж не получал большой огласки, Эльфинстон неизменно становился на сторону Адмиралтейства, причем меры по отношению к русским матросам и офицерам принимал самые жестокие. «Мне прискорбно сообщить о крайне неосторожном поступке лейтенанта Скуратова, — доносил он в одном из своих посланий Панину, — который схватил... английского офицера... связал ему руки, прогнал с судна и вообще подверг его оскорбительному обращению по жалобе одного из матросов, работавших на этом судне». В тот же день приказом Эльфинстона лейтенант Скуратов (кстати, ставший впоследствии адмиралом и героем многих морских сражений) был списан с судна и отправлен в Россию, англичанину же были принесены извинения. Сами собой напрашиваются вопросы: что делал на русском судне британский офицер и за каким занятием он был застигнут, коли Скуратов расправился с ним так решительно? К сожалению, об этом сам Эльфинстон скромно умалчивает... По некоторым косвенным данным можно предположить, что новоиспеченным контр-адмиралом на Второй эскадре была создана целая негласная организация британских офицеров. Находясь на разных кораблях и судах, они подчинялись одному руководителю — некоему Томасу Эфингейму, взятому контр-адмиралом на русскую службу во время стоянки в Англии.

А что представляла собой практическая деятельность англичанина как

командующего эскадрой и флотоводца? Ведь виды на него и императрица, и глава Иностранной коллегии имели весьма большие.

Вся деятельность Эльфинстона в период перехода до Средиземного моря и в ходе Чесменского сражения, на первый взгляд, кажется совершенно авантюрной и бессмысленной. Поставленная в тупик его выходками, Екатерина Великая в своих письмах охарактеризовала действия английского контр-адмирала как несуразные, самого же его объявила сумасшедшим...

Но нет, с головой у контр-адмирала все было в порядке! Более того, это был чрезвычайно грамотный и энергичный моряк, вот только задачи перед ним стояли особые...

Все несуразности и бессмысленности в поведении англичанина бесследно исчезали, если предположить лишь одно — контр-адмирал Эльфинстон являлся главой британской разведки на русских Средиземноморских эскадрах и действовал, исходя из интересов британской короны. Учитывая характер его практической деятельности, попытаемся проанализировать характер распоряжений, получаемых контр-адмиралом от секретной службы британского Адмиралтейства.

Главной задачей британца могло быть прежде всего ослабление русских военно-морских сил на Средиземном море. Это намерение вполне отвечало всему смыслу тогдашней внешней политики туманного Альбиона. Согласно ее логике, требовалось втянуть Россию в средиземноморские дела, а втянув, сделать все зависящее от Англии, чтобы Россия, не добившись решающих успехов на Средиземном море, находилась там как можно дольше. Выгода от этого для Лондона была двойная. Во-первых, постепенно увеличивалась зависимость России от Англии по всем направлениям. Во-вторых, усиливалась враждебность к Петербургу со стороны Версаля, всемерно стремившегося сохранить влияние на Средиземном море и в Леванте. А это, в свою очередь, обеспечивало Лондону надежного союзника в возможном столкновении с королем Людовиком Пятнадцатым.

На что могла быть направлена при этом деятельность Эльфинстона? Видимо, для раздробления сил необходимо было ни при каких обстоятельствах не соединяться с эскадрой адмирала Спиридова. Следовало любой ценой избегать оказания Спиридову помощи в боевых действиях по овладению Мореей (полуостров Пелопоннес). Исходя из этого, уничтожить находящийся на кораблях Второй эскадры сухопутный десант. В крайнем же случае подставить относительно слабую Вторую эскадру (три корабля и два фрегата) под удар главных сил турецкого флота.

Выгодно ли было британскому Адмиралтейству в то время создавать для русских моряков тяжелую обстановку на Средиземном море? Анализ политической ситуации позволяет ответить на этот вопрос утвердительно! Прежде всего потому, что Россия уже полностью развернула свою Архипелагскую экспедицию и отступить ей было поздно.

Вся деятельность Эльфинстона полностью укладывается в данную схему. Прибыв с эскадрой в Средиземное море, он бросил на произвол судьбы у греческого местечка Рупино малочисленный десант и устремился на поиск турецкого флота.

Первое боевое столкновение русских моряков с главными силами неприятеля произошло 27 мая 1770 года и едва не закончилось трагически. Спасла случайность: турки приняли нападавшие на них корабли Эльфинстона за авангард объединенной эскадры. А.Г. Орлов писал Екатерине Второй: «Если Эльфинстон хоть чуть проиграл, могли бы все в порту (имеется в виду Наварин, который был к тому времени осажден турками. — *В.Ш.*) быть заперты и неизбежно погибнуть».

Однако цели английский контр-адмирал не достиг, и он вновь пытается остановить турецкий флот у крепости Наполи-де-Романи, и ведет себя еще более преступно: в самый разгар сражения, когда уже наметился успех, спешно отходит!

Чего же добивался Эльфинстон, то атакуя турецкий флот, то, наоборот, спасаясь от него бегством? Если исключить «сумасшествие» контр-адмирала, то объяснение здесь может быть только одно: британский контр-адмирал всеми силами стремился устрасить капудан-пашу и принудить его отвести свой флот в глубь Архипелага, обрекая тем самым русских моряков на изнурительную многомесячную борьбу за господство на море! Что ж, задачу свою Эльфинстон исполнил с блеском! Вскоре турецкий флот исчез в лабиринте греческих островов и был обнаружен русскими с помощью греческих корсаров лишь через месяц в Хиосском проливе.

Столь явное преступное поведение командующего Второй эскадрой не могло остаться незамеченным и привело к беспрецедентному для русского флота событию. На военном совете капитаны кораблей отказались выполнять приказания командующего, если он не подчинится их требованиям. «...Русские держались в этом случае совершенно иного мнения, а командир (капитан корабля „Саратов“ И.Я.Барш. — *В.Ш.*) имел даже смелость довести до сведения адмирала, что он решил отделиться от эскадры, если адмирал не намерен идти на соединение с отрядом адмирала Спиридова», — вспоминал один из британских офицеров, бывших на Второй эскадре.

Только эта крайняя мера заставила Эльфинстона присоединиться к Первой эскадре. Однако и после соединения контр-адмирал стремился всячески тормозить боевые действия, полностью игнорируя распоряжения Спиридова и третируя его. Лишь прибывший к эскадре 11 июня 1770 года А.Г. Орлов пресек подрывную деятельность британского эmissара.

Получив первый серьезный отпор, Эльфинстон изменил тактику своих действий и стал концентрировать на кораблях эскадры соотечественников — англичан, добиваясь даже перевода их к себе с кораблей Первой эскадры в обмен на русских офицеров. Так, первоначально он заменил капитана своего флагманского корабля С.П. Хметевского на В. Роксбурга. Эльфинстон копил силы для последующей борьбы.

Тем временем, активно осуществляя поиск неприятеля, русская объединенная эскадра 23 июня 1770 года обнаружила турецкий флот у острова Хиос. Состоялся военный совет флагманов и капитанов. На нем обсуждался план атаки. Выступил на совете и Эльфинстон, однако ввиду полной абсурдности его план был единогласно отклонен. В свою очередь, Эльфинстон наотрез отказался возглавить авангард, сославшись на то, что не может «рисковать на нем своей репутацией». Совет принял план атаки адмирала Г.А. Спиридова, который и возглавил авангард.

Почему же Эльфинстон отказался поднять на крьйс-стенъге передового корабля свой флаг? Прежде всего, видимо, потому, что боялся остаться без единомышленников-соотечественников в решающий момент. Не менее важной причиной могло быть и то, что от командующего авангардом требовались в предстоящем сражении решительные действия, при этом любая попытка британца уклониться от утвержденного плана боя была бы сразу же пресечена с самыми печальными последствиями для ее организатора. И наконец, английский контр-адмирал мог рассуждать так: находясь на кораблях арьергарда, куда был назначен Орловым, он мог бы больше повлиять на исход сражения в нужный для того момент.

Бой 24 июня с турецким флотом вышел ожесточенным. Русские корабли атаковали неприятеля с дистанции пистолетного выстрела, несмотря на тройной перевес турок в силах. Шести русским линейным кораблям противостояли шестнадцать турецких. Арьергард же Эльфинстона на протяжении всего сражения в бой так и не вступил! Британский контр-адмирал еще раз сделал все возможное для того, чтобы поставить русскую эскадру на грань поражения. «При сближении же (арьергардия. — *В.Ш.*) спустилась вдруг на пистолетный выстрел и произвела по неприятелю сильную картечную стрельбу, которую, однако же, скоро прекратила, ибо корабль „Святослав“ (флагманский корабль

Эльфинстона. — *В.Ш.*)... в половине сражения поворотил оверштаг, чему и вся эскадра последовала и таким образом более в сражение вступить... не могла», — писал один из очевидцев тех событий. Этот преступный маневр арьергарда подтверждает в своих мемуарах и другой участник сражения, князь Ю.В. Долгорукий.

Однако вопреки всем стараниям Эльфинстона русские моряки уничтожили флагманский турецкий корабль, и неприятель в полном расстройстве бежал в Чесменскую бухту. Спустя сутки, ночью, русская эскадра решительно атаковала и полностью истребила весь турецкий флот. В результате Чесменской победы русские моряки обеспечили себе полное господство на Средиземном море до самого окончания войны.

Как же отреагировала на эту победу Англия? Академик Е.В. Тарле характеризует ее отношение к случившемуся следующим образом: «Лорды Адмиралтейства и с ними британский кабинет могли усмотреть в Чесменском событии две стороны: отрицательную и положительную. Плохо было то, что Екатерине невероятно блестяще удалось это головокружительное предприятие — перебросить с Балтийского моря в Архипелаг большой флот и уничтожить дотла весь прекрасно вооруженный и крупный количественно флот Турецкой империи; нехорошо было и то, что появление Орлова сопровождалось смутами и восстаниями в Морее и других местах, населенных христианскими подданными Порты.»

Британские спецслужбы действовали быстро и решительно. Не прошло и месяца, как английское Адмиралтейство имело уже самые подробные отчеты о происшедшем от своих агентов.

Первым понял всю опасность реакции Англии на истребление турецкого флота адмирал Г.А. Спиридов, который немедленно предложил свой вариант выхода из сложившейся ситуации. «Ежели б англичанам... сей остров (Парос. — *В.Ш.*) с портом Аузой и Антипаросом предать, — писал он А.Г. Орлову, — то б хотя и имеют они у себя в Мидитерани (в Средиземном море. — *В.Ш.*) свои порты, не один миллион червонных с радостью дали». Короче говоря, адмирал предлагал откупиться от раздосадованных чужой удачей англичан. Российское правительство, однако, на это не пошло.

Британское же правительство реагировало на Чесменскую победу весьма оперативно. В Средиземное море была незамедлительно отправлена эскадра вице-адмирала Сандерса, превосходившая русскую по мощи бортового залпа в два с половиной раза. К самой русской эскадре был послан фрегат «Винчелси», имевший задание отозвать все ранее зафрахтованные в Англии транспорты, то есть лишить Орлова и Спиридова



вспомогательных сил. Тогда же покинула эскадру и большая часть нанятых английских офицеров. Цель этого демарша — оголить командные кадры. Былое пренебрежение к русским морякам сменилось у англичан плохо скрытой боязнью. Не желая рисковать, Сандерс держался со своими кораблями поодаль, стараясь в то же время быть в курсе всех дел на русской эскадре. Помощники для этого у него там были... Прежде всего им надлежало выяснить, что же намерены предпринять русские и насколько их планы будут соответствовать планам британских политиков. Англичан же теперь интересовало только одно — возможная блокада Дарданелл, которая неминуемо привела бы к упадку французской торговли в Средиземноморье, а следовательно, и к росту британского авторитета в этом регионе.

Тем временем на русской эскадре происходили весьма важные события. Сразу же после Чесменского сражения на совете флагманов было рассмотрено предложение адмирала Спиридова о нанесении удара по турецкой столице и о последующем прорыве эскадры в Черное море. «Отныне перед нами лежал прямой путь к сердцу Блистательной Порты, через Дарданеллы и Мраморное море к Стамбулу. Сейчас одним прыжком можно было проникнуть в Босфор и оттуда выйти на черноморские просторы, пожав таким образом плоды Чесменской победы», — писал, оценивая сложившуюся ситуацию, историк Е.С. Юнга

Идея Спиридова сразу же нашла поддержку у капитана бригадирского ранга Грейга и у капитанов других кораблей. «Обо всем этом тотчас после победы при Чесме советовал Орлову не один Спиридов, — писал Е.С. Юнга. — Мнение моряков полностью совпадает с мнением первого флагмана флота. Увы, стоило обстановке разрядиться, и фаворит (А.Г. Орлов. — *В.Ш.*) отверг советы Спиридова, несмотря на то что даже Грейг, обычно без лишних разговоров исполнявший волю Орлова, был за поход к Босфору. А ведь все подсказывало такой поход».

Почему же заколебался в принятии решения Алексей Орлов? Ведь в случае успеха операции, нанесения удара по Стамбулу и прорыва в Черное море боевой эскадры Турция могла быть выведена из войны в кратчайшее время. Причин могло быть несколько.

Во — первых, главнокомандующий по незнанию обстановки мог опасаться огня турецких Дарданелльских батарей, мимо которых пришлось бы прорываться эскадре.

Во-вторых, определенные сомнения могли возникнуть у него из-за трудностей базирования эскадры в Черном море.

В-третьих, А.Г. Орлов, как главнокомандующий всеми русскими вооруженными силами на Средиземноморье, не мог быть особо

заинтересован в том, чтобы, отправив эскадру в Черное море, самому остаться без сил и средств.

И наконец, Екатерина Вторая не давала А.Г. Орлову на сей счет никаких указаний!

Однако, исходя из мемуаров С.К. Грейга, можно сделать вывод о том, что А.Г. Орлов все же решился на Дарданелльский прорыв. При этом было задумано вначале захватить остров Лемнос, являвшийся ключом к Дарданеллам. Грейг вспоминал: «Сам же (А.Г. Орлов. — *В.Ш.*) с остальной частью флота направился к острову Лемнос с намерением овладеть им, он считал этот остров выгоднейшим пунктом... он лежит близ входа в Дарданеллы, сквозь которые граф твердо решил прорываться по овладении островом Лемнос, что дало бы ему безопасное убежище для флота в случае неудачи в этом предприятии».

Русский военный историк А.И. Петров в своем двухтомном исследовательском труде «Война России с Турцией и польскими конфедератами в 1768–1774 годах» показал плачевное состояние турецких укреплений в Дарданеллах. Но ведь Петров изучал события Русско-турецкой войны в 60-х годах XIX века, и, может быть, в исследования его вкралась какая-то ошибка или по крайней мере неточность. Существуют ли более близкие по времени к описываемым событиям источники, где бы давалась объективная картина состояния Дарданелльских укреплений?

Оказывается, такие источники есть! Еще в 1793 году в Средиземное море был послан с разведывательными целями один из опытейших капитанов российского флота, герой сражения у берегов Балаклавы Кингсберген. Результатом его длительной поездки стала книга «Новейшее описание Архипелага», вышедшая в Москве. В ней подробнейшим образом описаны все острова греческого Архипелага, береговые укрепления, глубины и грунт в бухтах, подводные течения. Есть там и данные по Дарданелльским укреплениям. И хотя 1770 год отстоит от 1793-го почти на четверть века, видимо, общее состояние Дарданелльской обороны существенно не изменилось, учитывая то, что у турок в это время не было особого повода заботиться об усилении укреплений в проливах.

Итак, попробуем мысленно перенестись в XVIII век на обрывистые берега Дарданелл и вместе с храбрым капитаном Ваном Кингсбергеном оценить боевые возможности турецких крепостей.

Первой на входе со стороны Эгейского моря в пролив возвышалась зубчатыми бастионами крепость Румели-Гиссан. О ней Кингсберген написал весьма лаконично: «...Один только корабль мог бы одолеть всю сию артиллерию».

Идем дальше! Вторая крепость. «...Сия батарея издали кажется гораздо сильнее, нежели какова она на самом деле, потому что находящиеся на ней орудия большей частью ко употреблению негодные, а стены совсем обвалились. В крепости живет комендант, а гарнизона в ней не бывает».

Еще одна цитадель на европейском берегу: «Четыре из самых больших орудий ко употреблению совершенно не годятся. 24-вершковые употребляются обыкновенно к салютованию».

Крепость Анатолии Инги-Гиссан. «...Цитадель же хуже прочих сделана, стены ее не очень высоки...»

Но и это не все! Подводя итог общему состоянию обороны Дарданелл, Кингсберген делает ошеломляющее заключение: «Сие известно, что помянутые четыре цитадели, в рассуждении нынешнего состояния своего, не в силах отразить вступление эскадры в Дарданелльский пролив. Ежели угодно было графу Алексею Григорьевичу Орлову, то после счастливой победы при Чесме легко было б ему овладеть Дарданелльским проливом. Тяжелые орудия сих крепостей столь худо расставлены, что кораблям не много или совсем нечего их опасаться».

Не верить заключению такого опытного моряка и воина, как Кингсберген, у нас нет никаких оснований! Однако у читателя может возникнуть законный вопрос: может быть, на берегах самого Стамбула перед русскими кораблями росли мощные турецкие укрепления, пройти мимо которых было невозможно? Опять обратимся к Кингсбергену. Что же пишет он о стамбульских твердынях? «...Цитадели не могут ни к чему служить, потому что они сделаны на низменном месте при возвышении так худо, как больше не можно...»

Не в лучшем состоянии были и столичные укрепления: «...Три городские стены состоят в самом худом положении... превращаются в кучи камней; на некоторых же местах обросли травой и кустарниками... Ров... с обвалившимися стенами...вконец засорился». Да, более удручающее зрелище, наверно, трудно себе и представить!

И, наконец, последняя возможная преграда — дворец самого султана, расположенный на берегу моря. Но и здесь Кингсберген указывает на то, что «онный окружен... стеной с четырехугольными башнями без бойниц, которые в иных местах обвалились...»

Итак, общая картина обороны Дарданелл предельно ясна. Но сразу же встает еще один вопрос: знало ли русское командование в 1770 году о состоянии неприятельских укреплений? Даже если предположить, что полной ясности у него не было, то, учитывая активную помощь в сборе разведывательных данных греческими корсарами, вне всяких сомнений то,

что кое-что и Орлову, и Спиридову было известно.

В этих условиях русское командование принимает единственно верное решение высадить десант на остров Лемнос и захватить главную крепость острова — Пилари; кроме того, было решено немедленно провести разведку Дарданелльских проливов и состояния турецкой береговой обороны. Началась самая настоящая подготовка к прорыву в Черное море. Однако здесь была допущена одна трагическая ошибка. Для проведения разведки определили наименее поврежденные в Чесменском сражении корабли (а это, естественно, были корабли арьергарда). Командовать же ими поручили... контр-адмиралу Эльфинстону!

Но почему Эльфинстон не был арестован или хотя бы как-то наказан за свое поведение в Чесменском сражении? Скорее всего, Алексей Орлов под впечатлением небывалой в истории российского флота победы простил англичанина. Кроме того, в связи с отрицательной реакцией Лондона на Чесму он мог постараться сам замять это дело, чтобы не вызывать еще большей агрессивности со стороны англичан. Как бы то ни было, но чesменское предательство сошло Эльфинстону с рук; мало того, он получил возможность снова влиять на действия Средиземноморской эскадры.

Как же относился Эльфинстон к идее Дарданелльского прорыва? Будучи агентом британской морской разведки, контр-адмирал не мог не понимать, что в случае успеха этого предприятия британская политика на Средиземном море потерпит полный крах, так как, бросив Турцию на колени, Россия в скором времени выйдет из политической игры, оставив Англию один на один с ее самым опасным соперником — Францией. На словах же Эльфинстон не только не выступил против прорыва в Черное море, но и даже попытался объявить себя его инициатором. Время его действий еще не пришло!

Вскоре, наполнив паруса попутным ветром, «Святослав», «Не тронь меня» и «Саратов» устремились вперед к Дарданелльским теснинам. Над передовым кораблем хлестко бился на ветру контр-адмиральный флаг.

Появление русских при Дарданеллах вызвало панику среди турок. «Европейский берег был усеян войсками, — вспоминал один из участников этого рейда. — Наши залпы имели действие поразительное: неприятельский огонь сейчас же ослабел, и войска стали поспешно отступать вглубь полуострова». Но и в такой, казалось бы, самой благоприятной обстановке Эльфинстон все же не растерялся. Он сделал все возможное, чтобы наглядно показать Орлову всю бесполезность и бессмысленность его затеи. «В это время стало задуть от N, и адмирал

(Эльфинстон. — *В.Ш.*) сигналом приказал повернуть через фордевинд и лечь на норд. Но только что корабли успели исполнить этот сигнал, заштилело, и нас подхватило течение. „Не тронь меня“ навалило на „Саратов“, а „Святослав“ на „Не тронь меня“», — вспоминал позднее о маневре Эльфинстона один из участников экспедиции.

Вернувшись к главным силам, контр-адмирал доложил, что форсирование пролива невозможно из-за сильного противного течения. Доклад Эльфинстона был далек от истины. Дело в том, что в августе поверхностное течение на самом деле противно ходу кораблей в Черное море, однако, начиная с первых чисел сентября оно меняет свое направление и, значит, не препятствовало прорыву, но, наоборот, способствовало ему. Эти данные почерпнуты мною из лоции Дарданелл, изданной в 1772 году Московским университетом.

Но у Эльфинстона случился сбой. Ему не поверили. На русской эскадре было достаточно греческих лоцманов, отлично знавших воды пролива и способы разоблачить ложные утверждения англичанина. А.Г. Орлов форсирование пролива не отменил, а перенес на первые числа сентября 1770 года. В течение августа русские корабли еще не раз подходили к Дарданеллам, выявляя слабые места турецкой обороны и проводя промеры глубин.

События развиваются стремительно, нарастая, как снежный ком. Видя, что он бессилен что-либо предпринять, теряет хладнокровие Эльфинстон. Вступив в открытую борьбу с Орловым и Спиридовым, контр-адмирал заходит слишком далеко. Поведение его становится не только вызывающим, но и открыто враждебным. А.Г. Орлов, которому поведение англичанина кажется все более подозрительным, предупреждает его о возможном снятии с должности. Одновременно уходит и его послание в Санкт-Петербург: «Ежели контр-адмирал Эльфинстон не переменит своего поведения, я принужденным буду, для пользы службы вашего величества, отнять у него команду...»

В первых числах сентября 1770 года гарнизон турецкой крепости Пилари на острове Лемнос принял, наконец, все до единого условия капитуляции. В крепости уже побывали представители русской армии, которые описали цейхгаузы со всеми припасами. Над крепостью был поднят белый флаг, и через двое суток русские войска должны были ступить на ее территорию. Дарданелльский прорыв Средиземноморской эскадры становился делом ближайшего будущего.

Что же мог предпринять и что предпринял в этой ситуации Эльфинстон? Ведь времени у него почти не оставалось! Лондон был

далеко, и рассчитывать на его советы теперь не приходилось. Решать задачу по срыву операции в Черном море надо было самому.

Именно в это решающее для операции время на эскадре внезапно объявился некий англичанин Гордон, которого Эльфинстон, пользуясь своим правом командующего эскадрой, немедленно принял к себе... лоцманом! Уже одно это говорит о многом: при русской объединенной эскадре было полным-полно опытейших лоцманов из греков, знавших здешние воды как свои пять пальцев! Но вместо них английский контр-адмирал берет своего соотечественника!

По прибытии на флагманский корабль Эльфинстона «Святослав» Гордон сразу же подвергся опросу на знание особенностей мореплавания в Эгейском море и проливах. Опрос этот провели офицеры корабля, в познаниях местных вод сами уже поднаторевшие. Результат опроса был невероятен — ни на один из заданных вопросов новоиспеченный лоцман не смог дать сколько-нибудь вразумительного ответа. Этот факт подтвержден официальными документами. О вопиющей некомпетентности лоцмана офицеры «Святослава» немедленно поставили в известность своего капитана Роксбурга и самого Эльфинстона. Однако ни тот, ни другой никаких мер не приняли и лоцмана не заменили. Контр-адмиралу было не до офицерских расследований, в плетении интриг дорог был каждый час!

Около семи часов вечера 16 сентября 1770 года, когда сумерки начали спускаться над морем, флагманский корабль Эльфинстона внезапно снялся с якоря и, подняв все паруса, устремился в неизвестном направлении. Пока на эскадре разбирались, куда и зачем повел корабль Эльфинстон, прошло время. Меж тем паруса «Святослава» скрылись в сгустившейся темноте южной ночи. Контр-адмирал вел корабль к юго-западной оконечности острова Имброс — туда, где в сплошной ряби волн громоздились многочисленные рифы. «Святослав» гнали на смерть!

Достоверно известно, что ни А.Г. Орлов, ни Г.А. Спиридов о предстоящем плавании в известность поставлены не были. Более того, Эльфинстон, находясь в подчинении у Орлова, не имел на это самостоятельное плавание никаких прав. Все так, но иного выхода у британского агента уже не было...

В ночь на 17 сентября 1770 года самый мощный корабль Средиземноморской эскадры, 80-пушечный «Святослав», был на полном ходу посажен на каменный риф...

Очевидцы этого кораблекрушения, одного из самых странных и загадочных в истории русского флота, отметили в своих показаниях, что курс, ведущий корабль на риф, был указан лично Эльфинстоном через

капитана Роксбурга. Тот же Роксбург приказал указанного курса ни при каких обстоятельствах не менять, а отчаянная попытка корабельного штурмана отвернуть в сторону была немедленно пресечена бдительным «лоцманом» Гордоном!

Брошенные в погоню русские корабли нашли «Святослав» только утром. Истерзаный корабль прочно сидел на камнях, а волны, свиреповившие в корпус, вконец сломали его. А.Г. Орлов послал к месту катастрофы почти всю эскадру, однако было уже поздно, спасти корабль не удалось.

Капитан линейного корабля «Три Святителя» С.П. Хметевский в своих воспоминаниях так описывает случившееся: «Узнали от греков, что „Святослав“ сел на мель к востоку от Лемноса и уже стоит несколько дней и неизвестно кем зажжен. Хотя недалеко стоял „Саратов“ и другие суда, с корабля ничего из имущества не спасли, все погибло. Хорошо хоть сняли людей! Контр-адмирал Эльфинстон перенес флаг на „Не тронь меня“, ушел к Лемносу...»

Однако главная беда была еще впереди, и заключалась она вовсе не в потере 80-пушечного корабля. Дело в том, что, пока русская эскадра занималась спасением «Святослава», турки на гребных судах прорвались к крепости Пилари, доставив туда войска и припасы. Крепость немедленно опустила белый флаг и продолжила оборону. Поражает необыкновенно точный расчет турок: кажется, будто об отходе эскадры от Лемноса им было известно заранее...

Возобновление обороны Пилари поставило Орлова и Спиридова перед очень тяжелым выбором. Было совершенно ясно, что осада крепости может затянуться, да и вероятность ее взятия становилась весьма невысокой. Кроме того, надвигался период осенних штормов, а эскадра не имела даже временной стоянки. В этих условиях было принято единственно верное решение — отвести эскадру вглубь Архипелага, обустроиться в одной из защищенных от ветра бухт, а к Дарданеллам высылать блокадные отряды. Возможность прорыва кораблей в Черное море была упущена окончательно. Раздосадованный случившимся, А.Г. Орлов сообщал находившемуся в отдельном плавании Г.А. Спиридову: «Несчастный случай, потерей корабля последовавший по обстоятельствам нынешних наших предприятий, столь чувственен, что я не могу достаточно описать вам своего сожаления».

Теперь, когда дело было сделано, Эльфинстону предстояло спасти себя. Едва покинув палубу загубленного им «Святослава», контра адмирал сразу же отписал Н.И. Панину. «Никогда не забуду потеряние

„Святослава“. — Я надеюсь, что как скоро в этом деле публично справиться можно, то виновные будут наказаны, ибо никто никогда столь постыдным образом корабля не терял. Подумайте, ваше сиятельство, какое мне было удивление, когда я был первая особа на корабле, который почувствовал, что оный ударился о мель». Воздержимся от комментариев, письмо говорит само за себя...

Вслед за первым письмом он срочно шлет Панину второе. Чувствуя, что разоблачение близко, Эльфинстон всеми силами пытается свалить вину за гибель «Святослава» на ставшего ненужным капитана Роксбурга. Так вот зачем в свое время прибрал он к рукам этого слабохарактерного нерешительного шотландца! Эльфинстон пишет: «Причину потери корабля „Святослав“ приписываю я... капитану Гордону, которых, я надеюсь, при первом случае публично за то судить станут».

Что же касается обвинения «лоцмана», то здесь Эльфинстон не волновался. Контр-адмирал знал, что о своем спасении Гордон позаботиться сумеет! Все было продумано заранее.

Попытки выгородить себя в деле гибели «Святослава» Эльфинстону не удалось. Граф Орлов все понял и начал действовать решительно. Превысив свои полномочия, он арестовал Эльфинстона. Одновременно с ним был взят под стражу и таинственный «лоцман» Гордон. Капитан «Святослава» Роксбург, несмотря на все ухищрения своего бывшего покровителя, аресту не подвергся. Что тому причиной? Заступничество ли со стороны любимца Орлова Самуила Грейга, который не остался равнодушным к судьбе двоюродного брата, явная ли подставка Роксбурга Эльфинстоном как мальчика для битья? Кто знает...

А вскоре на эскадре состоялся суд. Контр-адмирал Эльфинстон был обвинен в «принятии несведущего лоцмана и излишней к нему доверенности», однако огласить приговор Алексей Орлов не решился, и контр-адмирал был под конвоем препровожден в Санкт-Петербург.

Тем временем произошло событие, которого не ожидал никто. Таинственный «лоцман» Гордон, приговоренный судом к смертной казни «через расстреляние», в ночь пред исполнением приговора бежал из-под стражи к... туркам! Что ж, видимо, у него были основания полагать, что турки отнесутся к нему весьма доброжелательно. Как тут не вспомнить необыкновенно точную осведомленность неприятеля о выходе эскадры для спасения «Святослава»! И еще. Мог ли бежать пленный англичанин, не зная паролей дозорных караулов? В такое верится слабо! Не сработали ли здесь тайные пружины британской агентуры, спасавшей столь ценного и заслуженного агента, как «лоцман» Гордон?



Именно в эти дни А.Г. Орлов, сытый по горло действиями иностранных шпионов, слезно обращается к Екатерине Второй с просьбой не присылать более на эскадру иностранцев. «...Довольно уже усмотрено между российскими людьми и иностранцами великих различий», — сообщает он.

Тем временем в Петербург под усиленным караулом привозят контр-адмирала Эльфинстона. Англичанин сразу же предпринимает отчаянную попытку прикрыться авторитетом Н.И. Панина, для которого он столько сделал в свое время. Но в политике друзей нет! Каждый сам за себя — таков закон политических интриг. Поняв, что Эльфинстон потерпел крах, Панин отвернулся от своего бывшего подопечного. Брошенный всеми, Эльфинстон ожидал для себя худшего... Но императрица Екатерина Вторая внезапно прекратила разбирательства; Эльфинстона немедленно рассчитали и сразу же изгнали из России.

В Англии контр-адмирала с нетерпением ждали. «Вскоре ожидается возвращение адмирала в Англию, — писал в те дни один из его соотечественников. — Можно надеяться, что он даст более обстоятельный очерк этой экспедиции и, быть может, РАСКРОЕТ ТАЙНЫЕ ПРИЧИНЫ (выделено мной. — В.Ш.) того незаслуженного отношения, которое он встретил со стороны русских придворных сфер за свою верную службу...» Что ж, неплохо сказано!

Неудавшаяся попытка Дарданелльского прорыва была весьма неоднозначно оценена историками. Так, если современный наш исследователь Юнга, западноевропейские историки Герман и Циклейзен порицают Орлова за проявленную нерешительность в осуществлении столь отважного предприятия, то известный русский дореволюционный историк Чечулин придерживается резко противоположного мнения: «...Что стали бы делать русские парусные суда с экипажами едва ли в 17 000 человек (численность экипажей кораблей в несколько раз завышена. — В.Ш.) сначала в Дарданеллах, в узком проливе, а затем под Константинополем? Допустим, что они туда пришли бы; наверное, они бы оттуда не вышли! И если тогда появилась подобная идея, заслуга Орлова перед Россией огромна, если он не допустил этой безрассудной попытки, которая не могла привести ни к чему другому, кроме потери всей эскадры».

Что ж, каждый волен давать свою оценку! Однако вспомним, что нам уже известно о состоянии обороны Дарданелл. Кроме того, стоит прислушаться и к таким военно-морским авторитетам, как адмиралы Г.А. Спиридов и С.К. Грейг. Ведь они были активными поборниками прорыва! Уместно прибавить и то, что адмирал Грейг вернулся к идее

Дарданелльского прорыва в 1788 году, когда готовился возглавить новую Архипелагскую экспедицию в ходе Русско-турецкой войны 1787–1791 годов. Опытный моряк и флотоводец, Грейг действовал на этот раз продуманно, сделав должные выводы из неудачной попытки прорыва через Дарданеллы и Босфор в 1770-м. Еще пред отплытием эскадры он передал императрице Екатерине Второй тщательно разработанные им «Размышления по овладению Дарданелльскими крепостями». Активно поддержал предложение С.К. Грейга и князь Г.А. Потемкин, бывший в ту пору главнокомандующим военными и морскими силами Юга России. Потемкину виделся единый совместный удар по турецкой столице сразу с двух сторон: со Средиземного моря — эскадрой Грейга, с Черного — Черноморским флотом! Однако в связи с внезапным нападением на Петербург шведского флота летом 1788 года Архипелагская экспедиция была отменена, а сам адмирал Грейг во главе Балтийского флота принял участие в боевых действиях на Балтике.

Как же отнеслась Екатерина Вторая к идее Дарданелльского прорыва в 1770 году? Дело в том, что посланный с донесением был задержан в Ливорно. В это время на Средиземноморье распространилась эпидемия чумы, и князь был посажен на сорокадневный карантин. Пока вестник громкой победы сидел в карантине, слухи о небывалом разгроме докатились до столицы Российской империи. Однако конкретных данных было крайне мало. Екатерина с присущей ей проницательностью сразу проанализировала все возможные варианты и остановилась на наиболее приемлемых, с ее точки зрения. Очевидно, что с завоеванием Константинополя — Стамбула Россия получила бы выход на мировые морские пути! Эта позиция ни для кого секретом не была, и, естественно, не могла не вызывать самого активного противодействия со стороны Англии. Вполне возможно, что в идее Дарданелльского прорыва британские агенты усмотрели первый шаг в осуществлении далеко идущей екатерининской внешней политики.

Интересен и такой факт. Почти одновременно со шпионско-диверсионной деятельностью Эльфинстона на Средиземном море, на Дунае действовал другой британский адмирал — Ноульс. Однако очень скоро этот агент английской короны был разоблачен и по указанию Екатерины Второй так же, как Эльфинстон, изгнан из России.

Если отбросить элемент случайности, как крайне редкий в таких делах, то сам собой напрашивается вывод: Эльфинстон и Ноульс являлись звеньями единой цепи в крупномасштабной операции британской разведки по предотвращению продвижения России к Черному морю. Этот факт

косвенно подтверждается многими отечественными историками, утверждающими, что английское правительство в ходе Русско-турецкой войны 1768–1774 годов предприняло немало враждебных России действий, препятствуя ее выходу к Черному морю.

Что касается Англии, то британские источники по вопросу деятельности своей военно-морской разведки в России в тот же период хранят молчание. Тому есть и объективные причины. «Подавляющее большинство материалов, связанных с секретной службой в XVIII веке, уничтожено, — пишет знаток британских спецслужб Е.Б. Черняк. — Часть из них считалась личными бумагами министра и забиралась им с собой из архива после ухода на пенсию».

Из всего сказанного напрашивается только один вывод: Дарданелльская операция русского флота 1770 года не состоялась исключительно из-за активного противодействия английской разведки.

И снова вопрос! Почему, зная о явной враждебной деятельности англичан, русское правительство не приняло практически никаких решительных мер по пресечению диверсий?

Точную причину такого, на первый взгляд, непонятного поведения назвать сложно. Однако можно выделить по крайней мере четыре наиболее вероятных варианта столь лояльного отношения к проискам английской разведки.

Первый из вариантов заключается в том, что официальная поддержка Англией политического курса России, как союзника по «Северному аккорду», была крайне необходима последней для быстрого решения польского и черноморского вопросов и принуждала русское правительство смотреть сквозь пальцы на подобные вещи.

Вторая причина могла заключаться в том, что России предстояло продолжить боевые действия на Средиземном море, перебрасывать туда дополнительные эскадры, что без официальной поддержки Англии осуществить было бы крайне сложно.

Третья причина кроется в личном нежелании Екатерины Второй предстать перед Европой в образе жестокой и подозрительной самодержицы.

И наконец, четвертая причина заключается в том, что в общем и целом пребывание русского флота в Средиземном море и особенно морская блокада Стамбула, подрывавшая французскую торговлю в этом регионе, были Англии весьма выгодны, и русское правительство могло быть вполне уверенным, что с отменой Дарданелльской операции и со стабилизацией обстановки на Средиземноморье активность британских шпионов пойдет

на убыль. Что, в общем-то, впоследствии и подтвердилось.

Что же касается итога деятельности британских секретных служб на русской эскадре, то, несмотря на попытку помешать прорыву русских кораблей в Черное море через Дарданеллы, главной своей задачи они не выполнили: в 1771 году в Черное море вошли корабли Азовской флотилии вице-адмирала Алексея Наумовича Сенявина. Отныне и навеки Россия открыла свое южное окно в Европу!

Возможно, изложенная версия подготовки и срыва Дарданелльской операции 1770 года покажется кому-то не очень аргументированной и убедительной. Что ж, в конце концов, каждый исследователь вправе иметь свои взгляды на малоизученные события отечественной истории.

Что же касается линейного корабля «Святослав», то он оказался лишь пешкой во всей многоходовой политической комбинации вокруг Дарданелльских проливов.

## Эти несчастливые трофеи

Вряд ли можно считать счастливым корабль, который попал в плен к противнику. Для корабля, как во многих случаях и для воина, гораздо более славной считается смерть в бою. Может быть, именно поэтому судьба большинства захваченных в плен кораблей весьма печальна. За редким исключением они или вскоре погибают, или влачат во вражеском флоте жалкое существование, пока, не устав маяться с их бесконечными поломками, трофейные корабли при первом же удобном случае списываются на слом. Не стали исключением из общего правила и корабли, захваченные нашими моряками во время войн с Турцией и Швецией.

В 1770 году русский флот под командой графа А.Г. Орлова и адмирала Г.А. Спиридова полностью уничтожил турецкий флот в Чесменской бухте. Из 16 турецких линкоров был захвачен и выведен из объятий огня бухты лишь один 74-пушечный линейный корабль «Родос». После некоторого приведения его в порядок граф Алексей Орлов решил отправить этот победный трофей на Балтику, чтобы наглядно продемонстрировать императрице Екатерине Второй итоги Чесменского погрома. Название линкору решено было не менять, а так и оставить — «Родос». Командиром трофейного корабля был назначен бывший командир линейного корабля «Евстафий» капитан 1-го ранга Александр Круз, весьма опытный и сведущий в морском деле офицер. Команду укомплектовали офицерами и матросами с погибшего во время боя в Хиосском проливе «Евстафия». Среди офицеров «Родоса» были весьма известные в российской морской истории личности — будущие адмиралы Макензи и Пущин, георгиевский кавалер князь Гагарин, будущий герой обороны Фридрихсгама в Русско-шведскую войну 1788–1790 годов Петр Слизов. Это и понятно, служить на захваченных в бою кораблях всегда считалось особо почетным! Но почет почетом, а запущен турками «Родос» был до последней крайности.

Еще до отплытия Круз докладывал адмиралу Спиридову:

— В бортах нашли массу дыр, мышами проеденных, а в трюмах столько грязи, что матросы в обмороки падают, когда ее лопатами выгребают!

На что Спиридов лишь плечами пожимал:

— Все понимаю, но граф требует плыть к пределам росейским!

Круз был настроен пессимистически:

— Поплыть-то я поплыву, но доплыву ли на этойкой колымаге, вот в

чем вопрос неразрешимый!

Уже через несколько дней плавания с «Родосом» начались проблемы несусветные. Старые паруса изорвались враз, пришлось менять на запасные грот и марсели, помпы откачивали воду из трюма беспрестанно, но все же едва удерживали уровень в 10 дюймов. Когда же корабль качнуло на хорошей волне, уровень воды в трюме сразу поднялся до 50 дюймов, то есть до отметки критической!

Круз вышагивал по шканцам злой, как собака:

— И возвращаться нельзя, и плыть далее смерти подобно, лучше бы уж сразу взорваться, как на «Евстафий», и всем бедам сразу конец!

Из грот-люка вылез старший офицер капитан-лейтенант Иван Бахметьев:

— Вода не убывает, а в помпах вот-вот цепные передачи полетят к черту! Помповая кожа вся в лоскутках!

Круз хмыкнул и повернулся к вахтенному начальнику лейтенанту Мелихову:

— Курс на ост, будем спускаться к островам Цериги и Занте, авось до берега как-нибудь доковыляем.

Тут же кинули клич и собрали кожу со всего корабля — у кого сапоги, у кого куртки штормовые. Все тащили к помпам, чтобы те могли еще хоть немного протянуть.

На пятые сутки команда уже валилась с ног от бессилия — из 250 человек команды сотня уже не могла подняться от слабости. Сам Круз, не сомкнувший ни на минуту глаз, был так слаб, что его водили под руки. Находясь в столь критическом положении, командир велел собрать офицерский совет. Не могущих ходить лейтенанта Демьянова, мичмана Байкова и прапорщика Абатурова принесли туда на носилках. Оглядев прибывших офицеров, Круз сказал, тяжело ворочая языком:

— Положение наше отчаянное! А потому вижу единственный выход — идти к ближайшему берегу, пусть он даже будет турецким, а там будь что будет!

Офицеры своего командира поддержали единогласно. Чтобы облегчить ход корабля, покидали в воду лишние тяжести: большую часть якорей, пушки верхнего дека и ядра. Команде для поднятия духа раздали серебряные рубли. Теперь полузатонувший «Родос» из последних сил ковылял к ближайшему греческому берегу. Наконец вдали показалась полоска земли.

— Полуостров Майна! — объявил штурман Слизов.

— Хорошо! — слабо кивнул головой Круз. — Ставим корабль на

землю и будем спасать людей!

Из хроники плавания линейного корабля «Родос»: «31 октября был принужден от крепкого ветра, изорвания парусов и сильной течи спуститься к острову Цериго; на другой день едва не затонул — вода в корабле доходила до 7 футов, и притом командир, офицеры и почти вся команда были обессилены болезнями; потому в ночь на 5 ноября спустились к ближайшему берегу в бухту Мезата полуострова Майна, и здесь почти затонувший корабль поставили на мель. Люди были свезены на берег, неприязненный нам в этом месте, и стояли на биваках, окруженные разбойными отрядами майнотов, без малейшего укрытия от непогод и чрезвычайно нуждаясь в пресной воде, которую покупали очень дорого».

Шлюпкой на остров Цериго был послан мичман Ефим Пуцин, который встретился с местным правителем и попросил его оказать помощь потерпевшим бедствие русским морякам.

Правитель сразу же запричитал:

— Если я помогу вам, то вызову недовольство турок!

— А если вы не поможете нам, то вызовете мщение со стороны графа Орлова, а он, как известно, в долгу никогда не остается!

Имя Орлова было известно в Средиземноморье хорошо, а потому грек был вынужден согласиться:

— Найму шебек и лодок я не препятствую, но если на остров придут турки, то я вас от них защищать не буду!

— Обойдемся своими силами! — махнул рукой мичман Пуцин и отправился нанимать местных лодочников и шкиперов.

Только 16-го числа стали подходить нанятые суда, на которых команда «Родоса» и была перевезена на остров Цериго. Умерли от изнурения лейтенант Демьянов, прапорщик Абатуров и 21 человек нижних чинов. Корабль, чтобы не достался неприятелю, 7 ноября был сожжен. Две 10-весельные шлюпки, медный колокол и ендова — вот все, что было спасено с этого трофея, так недолго и так плохо послужившего России.

\* \* \*

В 1798 году император Павел Первый, желая усилить союзные морские силы против французов, распорядился отправить в Англию дополнительный отряд кораблей, который должен был войти в состав уже находившейся там эскадры под командой вице-адмирала Макарова. Отряд включал пять линейных кораблей и фрегата под началом контр-адмирала

Карпова

21 августа 1798 года Карпов, подняв свой флаг на корабле «Принц Густав», покинул Ревельский рейд. Линейный корабль «Принц Густав» был захвачен нашими моряками у шведов в ожесточенном и кровопролитном Гогландском сражении в 1788 году. Вместе с кораблем был пленен и младший флагман шведского флота вице-адмирал Вахмейстер. По повелению императрицы Екатерины Второй имя кораблю оставили прежнее, как напоминание о его поучительной судьбе. Командовал им капитан 1-го ранга Михаил Иванович Трескин, опытный и грамотный моряк.

12 сентября отряд встал на якорь в Эльсиноре. Здесь, дожидаясь лоцманов и исправляя повреждения, отряд простоял пять дней, а 17-го числа при ровном зюйд-осте снялись с якоря и менее чем за сутки прошли Каттегат. 18-го числа, в 4 часа пополудни, отряд кораблей находился уже севернее мыса Скагена. На этом удача оставила контр-адмирала Карпова. Ветер постепенно стал усиливаться. К ночи начался шторм. Все заволочло мглой, и даже ближайшие корабли увидеть было нельзя. Карпов распорядился закрепить марсели.

Из хроники катастрофы: «19-го числа буря свирепствовала с прежней жестокостью и произвела такое сильное волнение, что на корабле „Принц Густав“ повредился бушприт и галюн, а сверх того, в носовой части и около грузовой ватерлинии открылась течь, и вода прибывала по 10 дюймов в час. Положение адмирала было весьма неприятное, но еще более беспокоился он об участии других судов эскадры, ибо на сигналы его „Показать свои места“ не отвечал никто.

На другой день, когда пасмурность уменьшилась, показались под ветром два корабля и фрегат, к которым он тотчас и спустился; но нашедшая снова густая мрачность скрыла их вновь.

Около полуночи на 21-е число ветер, не переменяясь в жестокости, переменился в направлении и сделался от севера, попутный в Англию. Тогда адмирал велел править на восток и в то же время сигналом приказал кораблям показать свои места; нашлось, что с ним были корабль „София-Магдалина“ и фрегат, а „Изяслав“ и по рассвете не показался.

22-го числа буря смягчилась и, потом, утихая понемногу, уступила место штилю.

Капитан Трескин по внимательном осмотре корабля нашел, что в носовой части под баргоутом на обеих сторонах в настоящей обшивке выбило конопать на 4 сажени в длину; также была выбита или выжата пенька у двух баргоутных досок в шпунтах подле форштевня. Все это



тотчас законопатили, а галюн и бушприт укрепили найтовыми. Между тем течь прежде была по 10, а когда стихло — по 6 дюймов в час. После тишины настал опять противный ветер, который потом усилился и 24-го числа начал снова вредить эскадре и умножать течь в кораблях. Адмирал, приблизившись к берегам, взял лоцманов и вошел в залив Мандель вместе с кораблем „София-Магдалина“ и фрегатом».

В закрытом от ветров порту можно было перевести дух и исправить повреждения. Течь у «Принца Густава» тоже уменьшилась.

— Михаил Иванович, надежно ли держит воду бортовая конопать? — поинтересовался у Трескина контр-адмирал Карпов.

Получив положительный ответ, он дал команду на продолжение плавания.

С первым попутным ветром отряд покинул залив, но едва он успел отойти на несколько миль, как ветер поменялся на противный. Начался дующий в лоб, а потому ненавидимый моряками парусной эпохи «мордотык», который не только выматывал команды бесконечными лавировками, но и доставлял массу других неприятностей. Вскоре на флагман стали передаваться сигналы о новых повреждениях. Час за часом эти сообщения множились. Надо было что-то срочно предпринимать, так как дальнейшее пребывание в открытом море грозило обернуться большими неприятностями. Карпов рассудил вторично зайти в безопасную гавань. На сей раз убежищем ему послужил норвежский порт Эквог. Там крепкие ветры с южной стороны продержали русские корабли почти целый месяц. Продолжить плавание удалось лишь 28 октября. «Принц Густав», «София-Магдалина» и фрегат снова взяли курс к берегам Англии.

Ветер был попутный, Карпов уверенно правил к Англии и 20-го числа находился уже на Доггер-банке. В то время ветер стал дуть порывами и часто переменялся, а на другой день, утвердись на румбе вест-норд-вест, начал усиливаться; тогда же огромная зыбь предзнаменовала бурю, которая со всей яростью настала в 3-м часу пополудни. «Ужасный сей шторм повлек с собою дождь и пасмурность, и адмирал потерял из виду свою эскадру, — писал один из современников. — „Принц Густав“, кроме нижних, не мог нести никаких других парусов, и вскоре от чрезвычайной качки и многих повреждений получил столь сильную течь, что экипаж, действуя всеми помпами, едва мог отливать воду».

Капитан 1-го ранга Трескин, осмотрев трюм своего корабля, обнаружил, что в носу концы обшивных досок вышли из шпунтов, и через образовавшиеся отверстия вода мощным потоком вливалась в трюм «Принца Густава». Все попытки заделать эти многочисленные дыры ни к

чему не привели.

— Наше положение крайне опасно! — доложил Трескин контр-адмиралу.

— Всю подсменную вахту на помпы! — распорядился Карпов, хотя и понимал, что мера эта временная, но никакого другого выхода просто не было.

Так и оказалось. Спустя некоторое время от интенсивной работы на помпах начали рваться цепные передачи.

Капитан и офицеры, не теряя присутствия духа, прилагали самые отчаянные усилия, чтобы еще некоторое время поддержать помпы в исправности. Сломанные звенья немедленно заменяли новыми. Однако несмотря на это, воды в трюме час от часу становилось все больше и больше. К 5 часам вечера она поднялась уже выше 4 футов. Настала пора принимать какое-то кардинальное решение, ибо всякое промедление становилось теперь смерти подобно. Современник пишет: «Употребив все способы, какие только опытность и совершенное знание морского искусства могли изобрести для отвращения течи, и не получив от них никакого успеха, адмирал прибегнул к последнему средству: приказал спуститься от ветра и править к мысу Фланборгед, чтоб укрыться в гавани».

31 октября ветер несколько стих. В 3 часа пополудни с корабля «Принц Густав» увидели трехмачтовое судно.

— Править на паруса! — объявил Карпов.

Вскоре к огромной радости всей команды, открылось, что это «Изяслав». Сигналом ему было велено «держаться близ адмиральского корабля», ибо большая течь в последнем требовала этой осторожности.

— Вас понял! — прокричал в ответ командир «Изяслава». — Что у вас?

— Всем нутром водицу черпаем! — отозвался в медный рупор Карпов.

Ветер между тем начал утихать, и к 1 ноября сделался совсем тихим. К сожалению это уже ничего не меняло, повреждения «Принца Густава» были уже столь велики, что это течи не уменьшило. Капитан Трескин, беспрестанно осматривая трюм, доложился адмиралу:

— Кроме прежней течи, открылась еще другая, с обеих сторон в подводной части, и столь опасная, что в трюме даже слышно, как бежит вода.

— Дело дрянь! — нахмурился Карпов.

Желая испытать все возможные средства для спасения корабля, он дал приказание подвести под днище корабля парус, «нашпигованный» пенькой.

Однако корабль так сильно раскачивало зыбью, что парусиновый пластырь сразу же изорвало. К этому времени одна за другой начали выходить из строя и помпы. Не выдерживая напряжения, рвались цепные передачи. А запасных цепей больше не было. Теперь для спасения корабля имелся только один шанс как можно быстрее добраться до ближайшего порта. Но и здесь наших моряков ждала неудача! Ветер и течение от берегов препятствовали этому.

Из хроники трагедии: «На другой день во все сутки экипаж занимался беспрестанным отливанием воды, 3-го числа корабль находился в небольшом расстоянии от местечка Дроммель на норвежском берегу, а для призыва лоцманов палил временно из пушек, но никто к нему не приехал.

4 ноября корабль находился также вблизи берегов и пушечными выстрелами требовал помощи, но тщетно. Между тем положение его становилось ежеминутно отчаяннее: вода, можно сказать, уже не прибывала в корабль, а лилась в него, ибо течь дошла почти до 10 футов в час; все помпы испортились; люди от беспрестанной и продолжительной работы потеряли силы; словом, не оставалось никаких способов отливать воду, следовательно, и средств спасти корабль.

На сей конец был призван сигналом на адмиральский корабль командир корабля „Изяслав“. Тогда, собрав всех офицеров, адмирал составил совет, в котором единогласно признано было, что для спасения экипажа не остается другого средства, как оставить корабль „Принц Густав“ и переехать на „Изяслав“. В полдень спустили на воду с обоих кораблей все гребные суда и начали перевозить людей; при сем случае, к чести офицеров, должно сказать, никто не помышлял о своем имуществе: они следовали примеру бескорыстного и великодушного своего адмирала. В 6-м часу вечера капитан Трескин последним оставил утопающий корабль свой, в котором тогда было 12 футов воды. Вскоре после того ветер повеял от севера и дул тихо. „Изяслав“, по приказанию адмирала, во всю ночь держался подле оставленного корабля, который в 9-м часу скрылся в темноте, а поутру его уже не видали: во время ночи он, без всякого сомнения, погрузился в морскую бездну.

5-го числа сделался опять крепкий ветер от северо-востока.

Пользуясь попутным ветром, адмирал приказал править к берегам Англии и вскоре прибыл на Ярмутский рейд, где и вступил под начальство главнокомандующего русской вспомогательной эскадры вице-адмирала Макарова».

Когда императору Павлу доложили о потере «Принца Густава», он не слишком расстроился:

— Бог дал, Бог и взял! Что касается моих моряков, то они захватят еще много новых кораблей у врагов Отечества!

На этом в истории с «Принцем Густавом» можно было бы поставить точку, если бы еще не одно маленькое «но». Дело в том, что много лет спустя, в 1842 году, корабль «Ингерманланд» под командованием сына командира «Принца Густава» капитана 1-го ранга Павла Трескина потерпит страшную катастрофу почти на том же месте, где 44 года назад потерпел крушение корабль его отца. Но это уже совсем другая история.

## Злоключения команды «Флоры»

9 июля 1806 года в Петербургском адмиралтействе спускалось на воду новое судно — корвет «Флора». Событие было не столь уж и редкое, а потому вниманием особо никем и не удостоенное. Церемонию, правда, посетил Чичагов, но вице-адмирал куда-то торопился, и она прошла без особых торжеств.

— Начинайте! — нетерпеливо махнул перчаткой министр командиру корвета капитан-лейтенанту Кологривову.

Адмиралтейский батюшка скороговоркой отслужил молебен и окропил форштевень корвета святой водой. Корабельные мастера Яков Лебрюн и Иван Исаков в последний раз прошли под днищем своего детища, глянули, все ли ладно.

— На подпоры! — крикнул Исаков столпившимся поодаль мастеровым.

Те подбежали к удерживающим на стапеле судно балкам и по команде Исакова в три удара выбили из-под них клинья. Балки рухнули, и освобожденный от пут корвет медленно заскользил в воду. Смазанные салом полозья шипели и дымились. Еще минута — и корпус «Флоры» закачался на невской волне.

— Ура! — закричали выстроенные вдоль берега матросы местного экипажа и портовых рот.

— Ура! — подбросили в воздух свои форменные шляпы-цилиндры бывшие на палубе новорожденного судна члены команды.

Музыканты заиграли что-то веселое и бодрое.

Кологривов подошел с рапортом к Чичагову. Доложив по всей форме, сказал:

— Ваше высокопревосходительство! Офицеры корвета приглашают вас на торжественный обед в честь спуска судна!

— Спасибо! Спасибо! — закивал головой министр. — Но увы, я очень тороплюсь! Прошу передать всем мои поздравления с сегодняшним праздником и извинения, что не могу разделить с вами праздничную трапезу!

Коляска с министром укатила. Рядом с командиром корвета широко улыбался французский корабел Де ля Брюн-де-Сент Катэрин, именуемый своими российскими коллегами для простоты обращения Яковом Яковлевичем Лебрюном. Долгие годы он служил корабельным инженером

в Тулоне, откуда в революцию бежал в Турцию. Однако тамошние порядки также не пришлись по душе французскому аристократу, и он перебрался в Петербург, где и нашел свою вторую родину. Минуют годы, и Яков Лебрюн возглавит кораблестроительное училище, станет инспектором корпуса корабельных инженеров и генерал-лейтенантом. Пока же он вместе с русским мастером Иваном Исаковым создал здесь свое первое судно, воплотившее лучшие черты российского и французского кораблестроения.

Корабельные мастера, в отличие от министра, уговаривать себя не заставили и тотчас присоединились к направляющимся на торжество. Гуляли весело, с чисто русским размахом, отчего и вывели непривычного к таким делам Лебрюна из строя на несколько суток.

— Мне не трудно корабли строить! — стонал потом Лебрюн с мокрым полотенцем на лбу, дома на диване возлежа. — Но как трудно постройку тех кораблей праздновать!

На следующий день Всеволод Кологривов занялся перешвартовкой своего судна к достроечной стенке. Мелкой работы на корвете предстояло еще много: начиная от установки мачт с такелажем и кончая погрузкой всевозможных принадлежностей. Времени на раскачку и вправду не было никакого. Корвет уже был предварительно зачислен Чичаговым в состав вспомогательной эскадры, отправляющейся в поддержку Сенявину в Средиземное море воевать с французами.

Так начала свою недолгую жизнь «Флора» — корвет, чья судьба оставит свой след в истории отечественного флота.

После завершения достроечных работ «Флора» наконец-то впервые оторвалась от берега. С вооружением торопились так, что в помощь команде по приказу командира порта прислали даже несколько десятков кадетов из Морского корпуса. И вот корвет на рейде. Вид нового блистающего свежей краской судна всегда приятен морскому глазу, а потому проходящие мимо яличники искренне выражали свой восторг.

— Ну и «Флора», ну и пава! Расфуфырилась, что девка на выданье! Хоть счас под венец! Поглядим, как еще эта краля в море покажется, матросу ведь кораблик не для любования потребен!

Однако, как ни торопились со снаряжением корвета, но к моменту выхода вспомогательного отряда из Кронштадта до конца все доделать не успели. Уходящие в Средиземное море корабли давно были уже собраны в полной готовности на Большом Кронштадтском рейде, а «Флору» все еще чем-то лихорадочно загружали, что-то на ней доделывали и переделывали. Никто теперь не знал, включают или нет еще толком недостроенное судно в число уходящих.

Наконец определился окончательный состав уходящей в поддержку дивизии Сенявина эскадры: линейные корабли — 80-пушечный «Сильный» под брейд-вымпелом капитан-командора Игнатьева, 80-пушечный «Твердый» капитана Малеева, 78-пушечный «Рафаил» капитана Лукина, 66-пушечный «Мощный» капитана Крове и 60-пушечный «Скорый» капитана Шельтинга; кроме того — 36-пушечный фрегат «Легкий» капитан-лейтенанта Повалишина, 30-пушечный шлюп «Шпицберген» капитан-лейтенанта Малыгина, корвет «Флора» капитан-лейтенанта Кологривова и 14-пушечный катер «Стрела» лейтенанта Гамалея.

Все корабли и суда только что со стапелей, а потому исправны и вооружены по последнему слову. Командиры, офицеры и команды тоже отобраны особо. Много слухов вызвало назначение командиром столь большого соединения не адмирала, коих было на флоте Балтийском в избытке, а тридцатипятилетнего капитан-командора Игнатьева, который и чин-то свой командорский всего несколько месяцев назад получил. На назначении Игнатьева настоял министр Чичагов.

В бешеной лихорадке вооружения корвета «Флора» прошло еще несколько дней. Затем судно посетил командир Кронштадтского порта вице-адмирал Ханыков. Придирчиво оглядев «Флору», он провел несколько учений, затем, велел выстроить команду, поблагодарил ее за службу. Кологривову он сказал:

— С первым же попутным ветром снимайся с якоря и догоняй Игнатьева в Копенгагене!

Едва командир порта покинул корвет, как за ним на берег потянулись и офицеры, кто за покупками, кто в последний раз побыть в кругу семьи. Вечером на корвете было много гостей, как офицерских, так и матросских. Кологривов был снисходителен и всем позволил проститься перед дальним вояжем. Как будут за это благодарны ему впоследствии подчиненные!

Попутный ветер подул утром 1 сентября и сразу же «Флора» вступила под паруса. Некоторое время за корветом шло еще несколько шлюпок с женами и детьми. Со шлюпок что-то кричали и махали руками, но ветер относил слова, и никто ничего не слышал.

— А где ваша семья, Всеволод Семенович? — поинтересовался у Кологривова старший офицер лейтенант Гогард.

— Я своим еще вчера велел дома оставаться!

— Что так?

— Долгие проводы — лишние слезы, Генрих Генрихович!

Наконец отстали и шлюпки. За Толбухиным маяком ударил свежий зюйд-зюйд-вест, и «Флора», забирая его в паруса, ходко пошла вперед. За кормой в туманной дымке исчезли гранитные форты Кронштадта, для многих, как оказалось, навсегда.

Первый день плавания всегда полон неразберихи и суматохи. Не стала в этом случае исключением и «Флора». А потому Кологривов то и дело играл авралы, парусные и пушечные учения. Выправляя неизбежный дифферент, несколько раз перетаскивали грузы. То и дело меняя курс, командир изучал поворотливость и маневренность своего нового судна. Койки команде раздали в первый день лишь в одиннадцатом часу вечера. В книге приказаний уже после отбоя старший офицер записал: «К подъему флага всю команду, кроме вахтенных, поставить фрунтом, чисто одевши, и чтоб внизу никого не было, сие строго соблюсти. Господин капитан изволит сказать команде слово».

Утром за пять минут до подъема флага на шканцы поднялся Кологривов. Команда и офицеры были уже в строю. На офицерах парадные камзолы и белые суконные брюки, все при треуголках и шпагах. Матросы в белых фуфайках и зеленых брюках. У Кологривова в руках положенная ему по чину капитанская трость с золотым набалдашником. Приняв рапорт от старшего офицера, командир подошел к строю:

— Здорово, первая вахта!

— Здравия желаем, ваше высокоблагородие!

— Здорово, вторая вахта!

— Здравия желаем, ваше высокоблагородие!

— На флаг смирно! — крикнул вахтенный начальник.

Все мгновенно замерло.

— Время вышло, господин капитан!

— Поднимайте!

— Флаг поднять!

Головы полутора сотен людей разом обнажились. Такова давняя традиция российского флота, дань уважения и почтения Андреевскому стягу. На гафеле ветер медленно развернул сине-голубое полотнище. Склянки пробили восемь. Кологривов надел треуголку и, выйдя вперед, оперся на трость:

— Я хочу не токмо поздравить вас с первым выходом в море. Я хочу говорить не токмо о вашей исполнительности к службе, которая мне несомненна. Помните, что мы идем в долгий и трудный поход, что со своим флагом мы несем честь и славу России и нашего государя. Я уверен, что вы



будете высоко держать честь русского имени, и все, что выпадет на нашу долю, будет исполнено блестяще, как того ожидают государь и Россия. Благодарю вас за ревностную работу при вооружении судна и надеюсь впредь ждать от вас такого же усердия!

— Рады стараться, ваше высокоблагородие! — единым порывом всколыхнулся замерший строй.

Но вот и Копенгаген — извечный промежуточный пункт всех дальних российских морских походов. Мачты игнатьевских кораблей впередсмотрящие «Флоры» увидели еще издалека. Это «Рафаил», с ним рядом «Сильный» и «Твердый», чуть поодаль — «Мощный» и «Скорый», далее фрегат «Легкий», шлюп «Шпицберген» и тендер «Стрела». Кажется, теперь собрались все! Капитан-командор поставил свои корабли кучно и как можно ближе к берегу, где течение было поменьше.

На «Флоре» прекрасно понимали, что за новым корветом сейчас следит весь отряд, и от того, сколь мастерски станет на якорь новобранец, так к нему отныне и будут относиться. Блистая чистотой, с туго обтянутым такелажем и белоснежными парусами, корвет лихо срезал корму капитан-командорского «Сильного» и кинул якорь рядом с «Рафаилом».

— С прибытием, Всеволод Семеныч! — приветствовал командира «Флоры» с палубы своего корабля Лукин. — Прошу к вечеру ко мне на чай! У меня имеется отменнейший — ост-индийский!

Северное море и Атлантику прошли без приключений. На подходе к Гибралтару Игнатьев подождал сигнальной пушкой «Флору» к борту «Сильного». С линейного корабля на корвет перебрался дипломатический чиновник Свињин.

— У меня письмо к британскому губернатору в Гибралтаре, — сказал он Кологривову.

— Есть! Поворачиваем на Гибралтар! — отозвался тот.

Несколько часов спустя корвет уже бросил якорь в бухте Тарифа. Свињин быстро передал отчеты и письма Игнатьева в Петербург, и «Флора» тут же снова устремилась в море, догонять своих.

\* \* \*

Вечером 1 января 1807 года корабли капитан-командора Игнатьева бросили якоря на рейде Каттаро (Котора), на виду сенявинской эскадры. Прогредел приветственный салют, и Иван Александрович Игнатьев в полной парадной форме отправился катером на доклад к

главнокомандующему.

В тот день на всех кораблях и судах российской эскадры, стоящих в Бокко-ди-Каттаро, служили благодарственный молебен, а затем к пришедшим кораблям устремились со всех сторон десятки шлюпок. Офицеры и матросы спешили повидаться с прежними сослуживцами, однокашниками и просто друзьями, получить письма, узнать последние новости.

Первый день перехода погода благоприятствовала, но к вечеру ветер внезапно закрепчал, а к ночи и вовсе перешел в жестокий шторм. Корабли кренило так, что мачты едва не чертили ноками волны. Корпуса трещали и скрипели, грозя ежеминутно рассыпаться. И если линейные корабли еще как-то справлялись с курсом, то маленьким судам было совсем худо. «Флора», не поспевая за главными силами эскадры, быстро отстала и потерялась из вида.

На рассвете 9 января штурман «Флоры» смог кое-как определить ее примерное местонахождение. Получилось, что за ночь судно отнесло ветром и волнами к острову Курцало. Это вызвало у всех вздох облегчения. Во-первых, на острове была хорошо защищенная бухта, а во-вторых, там стоял наш гарнизон. Под зарифленными парусами «Флора» спустилась к острову и стала на якорь под защитой его берегов. Здесь же неподалеку уже качались находившиеся в дозоре у Рагузы линейные корабли «Уриил» и «Святая Елена». Последняя была под плавучим вымпелом старшего в отряде.

Командир отряда кораблей в российском парусном флоте поднимал свой брейд-вымпел. Если командир был в чине капитан-командора, то вымпел поднимался в вертикальном положении, а если капитаном 1-го или 2-го ранга — то в горизонтальном. Последний и именовался моряками плавучим вымпелом.

Ровно две недели длился шторм, ровно две недели отчаянно мотало «Флору» на якорях. Затем волнение немного спало, подул попутный норд. Кологринов заволновался. Он и так чувствовал себя едва ли не преступником. Еще бы! Отстать в первом же совместном походе! Что скажет Сенявин? Что подумают остальные? И кто знает, что происходит сейчас на Корфу? Быть может, там уже полным ходом идут боевые действия, а «Флора» все еще торчит под Курцало! И это при том, что у командира «Флоры» самая безупречная репутация. Он лично известен государю, за плечами немало всякого, в том числе и прошлая шведская война! Никаких сомнений относительно того, что надлежит делать, у Кологринова не было, и он поспешил продолжить прерванное плавание к

Корфу. Ветер благоприятствовал, и даже под одним зарифленным грот-марселем «Флора» делала до 13 узлов в час. Нетерпеливому Кологривову и этого, однако, показалось мало, и он велел дополнительно поставить формарсель. Ход еще более увеличился, но корвет сразу же стало столь сильно заливать, что от этой затеи пришлось быстро отказаться.

— Все равно ходко идем! — радовался командир «Флоры».

— Не идем, а летим! — отвечал ему старший офицер. Но радость была недолгой. Задул крепкий зюйд, и вновь начался бешеный шторм. На море теперь творилось вообще нечто невообразимое. Новая волна схлестнулась со старой. Небо пропало в черном мареве, ударили молнии.

— Всеволод Семенович, глядите! — внезапно показал рукой куда-то вперед Гогард. Кологривов глянул по направлению руки старшего офицера и обомлел. В сторону корвета откуда-то из тьмы несло круглое кроваво-красное облако.

— Это бора, будь она неладна! — выкрикнул капитан-лейтенант в полнейшем отчаянии. — Паруса крепить!

Бора — это жесточайший шквал, сметающий все живое на своем пути. Бора — это самое большое из несчастий, которое только может обрушиться на мореходов в здешних водах. Немногие попадали в нее, но еще меньше было тех, кто оставались живы после этой встречи.

— Грот-марсель и крьюсель крепить! — кричал срывающимся голосом Гогард. — По марсам! Пошел!

Но не успели матросы взбежать по вантам, как налетевший шквал швырнул «Флору» на борт. Вся сила ветра обрушилась на мачты. «Флора» полностью легла на борт, в палубы сплошным потоком хлынула вода. Встанет или нет? Поднимется или конец? Так в томительном ожидании развязки шло несколько бесконечно долгих минут. Гибель всем уже казалась неизбежной.

— Рубите мачты! — кричал, надрывая голос, Кологривов, но было уже поздно.

Небо внезапно прочертил кровавый зигзаг молнии. Судно вздрогнуло, словно от боли. Молния ударила прямо в поднявшийся вверх борт. Ярким костром вспыхнул бушприт, за ним фок-мачта и грот-стенга. Еще мгновение, и все три мачты, не выдержав напора ветра, разом треснули и со всеми находившимися на них людьми рухнули в кипящую воду. Крики ужаса на какой-то миг перекрыли вой ветра. Облегченный корвет меж тем поднялся на ровный киль. Кологривов с Гогардом бросились к борту — надо было, не теряя времени, спасти упавших в море и рубить тянувшийся за мачтами такелаж. Мачты все еще колотило о борт, и от них нужно было

как можно скорее избавиться.

— Бра-атцы... спа-аси...те! — неслоь из пенных разводьев.

Русский моряк остается таковым всегда. Сразу несколько матросов и офицеров прыгнули за борт, в надежде спасти хоть кого-то из упавших. Неимоверными усилиями, но из воды все же удалось вытащить двадцать два полузахлебнувшихся и избитых волнами матроса. Остальные девятнадцать, ушибленные при падении и запутавшиеся в такелаже, погибли.

Избавившись от мачт, кое-как потушив пожары, попытались определить свое место лотом. По счислению «Флора» была теперь у албанских берегов, близ мыса Дураццо.

— У Дураццо — и в самом дурацком положении! — невесело пошутил Кологривов, выслушав доклад штурмана

Волнение меж тем немного стихло, и корвету удалось зацепиться станowymi якорями за грунт. Всю ночь шла лихорадочная работа ставили фальшивые мачты, вязали к ним рей с запасными парусами. Судовой доктор Гейзлер перевязывал раненых.

С рассветом Кологривов предпринял еще одну попытку пробиться к Корфу. Едва подул попутный ветер, «Флора» снялась с якорей и снова двинулась вперед. Но и этот бросок отчаяния успеха не принес. К вечеру поднялся шквалистый зюйд-вест, и, несмотря на все попытки лавировать, корвет упрямо сносило к албанскому побережью. И снова ударил шторм.

— Впереди рифы! — кричали впередсмотрящие.

— На штуре! Лево руль! Как можно левее! — срывал голос в крике Кологривов.

— Не хочет, сволочь, хоть тресни! — плевались соленой водой рулевые, телами повисая на штурвальном колесе

— На лоте тридцать сажень. Двадцать! — извещали криком с бака

— Отдать дагликс с плехтом! — торопясь успеть зацепиться за дно, скомандовал Кологривов.

Якоря исчезли в штормовой мути. «Флора» дернулась было, замедляя свой бег, но затем снова пошла к берегу.

— А, черт! Не держит! Отдать вспомогательные! — велел командир.

Немедленно отдали шварт и буй, прозванные моряками «якорями надежды». Но и эта последняя мера ничего не изменила. «Флору» неумолимо волокло прямо на прибрежные камни.

— Ну, приходи, кума, любоваться! — крикнул кто-то в запале. — Счас понарадуемя!

Корвет со страшной силой швырнуло на клыки скал. Ударом вышибло

руль. Тут же «Флору» буквально нанизало на гранитные клыки,

— Господи, вот она и пришла, погибель наша! — крестились многие.

Прижимным ветром корвет повалило бортом к волне и вновь положило набок. Теперь каждая новая волна с начала приподнимала «Флору» с камней, а затем швыряла на них со страшной силой. Каких-то несколько минут спустя трюм уже был полон воды. Люди столпились наверху, держась за что угодно, лишь бы не вылететь за борт при очередной волне.

Было совершенно очевидно, что долго корпус судна таких ударов не выдержит и время жизни корвета исчисляется теперь всего лишь несколькими часами. Проливной дождь с градом дополнял и без того жуткую картину кораблекрушения.

На шканцах совещались, что делать дальше. Стоя по пояс в пенных бурунах очередной волны, офицеры решали свою судьбу и судьбу своих подчиненных. Решение было единогласным и скорым: бросать за борт все тяжести, хоть немного облегчая судно, а затем свозить команду на берег.

В воду полетели пушки и ядра, пороховые бочки и запасной такелаж, но толку от всего этого было мало. «Флору» все так же неистово колотило о камни, и каждый новый удар казался всем последним...

В полдень 28 января капитан-лейтенант Кологривов решился, наконец, покинуть судно.

— «Флору» нам уже не спасти! — сказал он. — Попытаемся спасти хотя бы людей!

С большим трудом удалось спустить последний, еще не разбитый четырехвесельный ял. По перлиню, закрепленному на корвете, на нем отправился к берегу лейтенант с четверьмя матросами-добровольцами. Офицер решился добраться до берега, закрепить там другой конец перлиня и затем по нему на яле начать переправлять команду с корвета. Но храбрецам не повезло. Прибоем ял разнесло в щепки на камнях. Однако добровольцы все же дело свое сделали. Они не только спаслись сами, но и сумели удержать ходовой конец перлиня, который тут же и закрепили на ближайшем камне.

Теперь матросы по одному бросались в кипящую воду и, держась за перлинь, плыли к берегу. Со спасением надо бы торопиться, так как «Флора» трещала не переставая.

— Жив останусь — по возвращении мастера Исакова в усмерть упою! — стараясь перекрычать шум прибоя, кричал старшему офицеру Кологривов. — За то, что судно столь добросовестно сработал. Схалтурил бы — и лежать нам всем уже на дне!

Эвакуацию команды начали с самых молодых матросов. К ночи на берег были уже свезены все матросы и лоцман-черногорец. Затем переправились офицеры и боцман. Последним, оставшись верным букве устава, покинул «Флору» Кологривов. Перед тем как прыгнуть в воду, капитан-лейтенант в последний раз оглядел свое погибающее судно:

— Прощай, «Флорушка», так уж получилось! — словно извиняясь, бросил он ей на прощание.

Лицо командира в этот миг было мокрым, то ли от брызг, то ли от слез, кто знает...

Во время переправы на берег погибли шесть малолетних юнг. Не умея хорошо плавать, они быстро слабели, выпускали из рук канат и шли ко дну. Крики погибавших заглушал рев шторма, и никто не мог уже им ничем помочь...

Измученная окоченевшая команда собралась на берегу. У кого-то из офицеров в кармане сюртука нашелся кремень. С его помощью кое-как высекли огонь. Развели костры. Немного обсушившись, улеглись спать. Ветер был по-прежнему холоден, а проливной дождь быстро залил костры. Однако люди, тесно прижавшись друг к другу, спали как убитые.

На рассвете проснувшись, они увидели, что от их красавицы «Флоры» остался только несуразный, избиваемый волнами остров. Глядя на это тягостное зрелище, многие плакали. Корвета «Флора» более не существовало.

Спустя месяц останки разбитой волнами «Флоры» обнаружит бриг «Феникс». По приказу командира брига остров несчастного судна будет сожжен. Однако о судьбе спасшихся моряков ничего узнать тогда не удалось.

Страшный шторм, помимо «Флоры», погубил и бриг «Аргус», тот самый, что был совсем недавно куплен в Англии. По ошибке лоцмана «Аргус» был поставлен на мель у Корфу и уничтожен штормовыми волнами. Команду и грузы его, впрочем, спасли. Потерпели от шторма и союзники-англичане. Британский флот потерял 64-пушечный линейный корабль «Афинянин», разбившийся о каменную скалу у Сицилии. При этом погибли капитан Рейнсфорд и три с лишним сотни матросов.

\* \* \*

Албанский берег у скал Дураццо издавна славился разбойничьим людом. Бурное море часто приносило тамошним жителям добычу, разбивая

о камни суда. Горе было попавшим на прибрежные скалы — не многие оставались в живых. Но и добравшихся до берега ждала не менее страшная участь, чем погибших. Албанцы смотрели на них как на вполне законную добычу. Спасшихся тут же убивали или же продавали в рабство, а останки судна грабили.

Разумеется, команда «Флоры» об этих обычаях местного населения ничего не слышала. Придя в себя от пережитого, капитан-лейтенант Кологривов первым делом провел переключку и занялся выяснением местонахождения своей команды.

Окружающий пейзаж был достаточно неприветлив. Вокруг громоздились мрачные скалы. Далее шли покрытые лесом горы и, наконец, виднелась какая-то деревушка. Пока матросы и офицеры оглядывались и приводили одежду в порядок, послышался конский топот. К берегу прискакали три албанца. Больше жестами, чем словами они выразили свое сочувствие случившемуся и попросили показать старшего. Кологривов вышел вперед. Всадники объяснили, что они посланы пригласить капитана в деревню к местному аге. Тот якобы пригласил Кологривова разместиться с людьми у него, покуда не будет решен вопрос об отправлении потерпевших крушение на Корфу. Кологривов от приглашения поначалу отнекивался, больно уж не хотелось отделяться от команды, но албанцы были настойчивы, и командиру «Флоры» пришлось согласиться.

— Попробую договориться насчет какой-нибудь требоки, чтобы подкинули нас до Корфу! — сказал он старшему офицеру. — Вы — за меня!

С собой Кологривов взял двух мичманов — Сафонова и Клемента — да лоцмана-черногорца, который мог немного говорить по-албански. Особой тревоги у капитан-лейтенанта не было. С Турцией еще действовал мир, а потому потерпевшие крушение могли рассчитывать на уважительное отношение и помощь.

До деревни добирались долго, часа три. У околицы навстречу к русским морякам внезапно бросилось несколько десятков албанцев. Они с какой-то хищной радостью размахивали у лиц офицеров своими кривыми саблями.

— Учужали добычу, шакалы! — переглянулись мичмана. — Кажется, будет нам весело!

— Ведите нас к своему аге! — не потерял присутствия духа Кологривов.

Албанцы было заупрямились, но решительность капитан-лейтенанта возымела действие, и офицеров повели к дому на центральной площади

деревни.

Ага появился на крыльце, приветливо поздоровался с Кологривовым, пригласил офицеров к себе, но собравшаяся к этому времени поодаль толпа, думая, что начальник хочет присвоить их добычу, ворвалась в дом и, схватив моряков, потащила их в какой-то сарай, где и закрыла. У дверей для стражи поставили несколько подростков с саблями.

— Вот тебе, бабушка, и Юрьев день! — сокрушенно произнес Кологривов, когда за спинами пленников опустился тяжелый засов.

— Не Юрьев, Всеволод Семеныч, а дьявольский! — подал голос мичман Миша Сафронов. — Вот уж попали так попали!

В завязавшейся драке в доме деревенского аги мичману сильно разбили лицо, и теперь он, присев на корточки, обтирал кровь рукавом рубахи. Из темноты сарая натужно блеяли козлы.

— Вот и соседи нам для компании! — нервно засмеялся Клемент. — Почти светское общество!

Заточение длилось четыре долгих нескончаемых дня. Кормить пленников почти не кормили, зато время от времени просовывали в окна чьи-то отрубленные головы, крича:

— У,рус! У-у, рус!

— Уж не наши ли ребятки? — волновался при этом Кологривов, вглядываясь в мертвые лица — Нет, кажется все же, это не из наших...

Тем временем возглавивший команду корвета старший офицер лейтенант Гогард, видя, что командира слишком долго нет, решил действовать сам. Да и голод подталкивал, ведь спасти с погибшей «Флоры» съестное не удалось. Через трое суток напрасных ожиданий команда корвета, вооружившись дубьем и камнями, выступила в поход на деревню.

— Нападем на албанцев, овладеем их оружием и освободим командира! — так поставил задачу матросам Гогард.

Те были согласны. Однако едва моряки отошли на милю от берега, навстречу им показался конный отряд.

— Матерь Божья! Сколь их на нас прет-то! — сжимали матросы в руках свои сучковатые дубины. — Драка, видать, предстоит сурьезная!

Всадники, а их было никак не меньше пяти сотен, стремительно приближались.

— Помирать — так с музыкой! — объявил Гогард. — Камни на изготовку!

Однако, не доезжая метров пятьдесят до русских моряков, конница внезапно остановилась. Вперед выехал на коне лоцман-черногорец.

— Господина капитана! — закричал он, размахивая руками. — Ту су



свои!

— Чего-чего? — не понял Гогард.

— Ту су свои! Ту су свои! — не переставая кричал лоцман.

— Говорит, кажись, что это свои! — подсказал лейтенанту кто-то из стоящих рядом матросов.

Лоцман, подъехав к стоявшим с дубинами наперевес морякам, объяснил, что Кологривов с мичманами уже три дня сидит в деревне под замком, и местный ага, боясь, как бы его буйные односельчане не лишили офицеров жизни, послал гонца к владельцу провинции Ибрагиму-паше. Владелец немедленно выслал в деревню два конных отряда. Один из них только что ворвался в деревню и освободил пленников, другой же прибыл сюда, чтобы оградить русских моряков от возможного неистовства местных жителей.

— Ну и дела! — только и покачали головами наши. — Попали как кур в ощи́п!

В деревне их уже встречали Кологривов и мичманы, тоже, впрочем, охраняемые, во избежание возможных недоразумений, большим отрядом. Албанцы, стоя поодаль, яростно жестикулировали и громко кричали, возмущаясь, что у них отняли добычу. На них старались не обращать внимания. Утром следующего дня команда «Флоры» в окружении конных турок выступила в город Берат, где пребывал в то время Ибрагим-паша.

В дороге пришлось переночевать в каком-то полуразрушенном монастыре, и живший там одинокий греческий монах-отшельник, отдав все свои съестные припасы, как мог накормил моряков.

К Берату команда «Флоры» добралась в канун Рамазана. Усталых матросов сразу же окружила огромная толпа празднично одетых людей. Русских, да еще в таком количестве, здесь отродясь не видывали. У дворца прибывших встречал сам Ибрагим-паша — высокий худой старик в меховой шубе и пестрой чалме. Поклонившись Кологривову, он велел развести офицеров и матросов по домам. Хозяевам было строго-настрого велено не чинить русским никаких притеснений, а кормить всех вдоволь. Но это была чистая формальность, ибо большую часть моряков сразу же разобрали по домам местные греки и славяне.

Накормив и дав отдохнуть, потерпевших кораблекрушение жадно расспрашивали о России, русском царе и адмирале Сенявине, слава о котором давно дошла уже и до этих мест. Наши, чем могли, помогали в хозяйстве. Как водится, не обошлось и без любовных романов. Не один и не два матроса засобирались тут же жениться, едва их разубедил в том дальновидный Кологривов:

— Что вам этак приспичило? Потерпите малость, кто знает еще, что ждет нас впереди!

Так минуло две недели. Командир почти каждый день навещал Ибрагим-пашу, интересуясь об известиях из Константинополя, когда и каким образом команде можно будет убыть на Корфу. Губернатор в ответ лишь разводил руками:

— Пока никаких известий нет!

— Что ж нам остается, — качал головой Кологривов, — будем ждать!

— Прошу вас ко мне на кофе! — неизменно приглашал капитан-лейтенанта гостеприимный паша.

Тот не отказывался. Оба не торопясь попивали кофеек и обменивались любезностями.

— Говорят, что наш султан весьма недоволен вашим царем! — тревожно поглядывал на Кологривова Ибрагим-паша. — Как бы не было меж нами новой войны!

— Дай Бог, обойдется! — отвечал ему командир «Флоры».

На душе у Кологривова было мутно. Он понимал, что Константинополь молчит неспроста. Пока между Россией и Турцией мир, бояться нечего: рано или поздно, но команду отправят к Сенявину. Совсем иное дело, если начнется война. Тогда уж турки не выпустят никого, ну а что означает турецкий плен, лучше было и не думать.

— Дай Бог, обойдется! — говорил сам себе капитан-лейтенант, стараясь до поры до времени никого не посвящать в свои безрадостные мысли.

В один из дней, встречая русского офицера, губернатор был чем-то сильно расстроен и при этом особенно вежлив и предупредителен.

— Между нашими державами вот уж пять дней, как объявлена война, а потому теперь я уже никак не могу отпустить вас на Корфу, не рискуя при этом сам остаться без головы! — повздыхал он. — Согласно присланной из столицы бумаге вы отныне уже не гости, а пленники. Впрочем, пока вы у меня, милость моя по-прежнему с вами!

— Неужели война! — побледнел Кологривов. — Может, это все же какая-то ошибка!

В ответ Ибрагим-паша покачал головой и велел звать своего советника француза. Тот прочитал вслух султанский фирман. Теперь рассеялись и последние сомнения: война между Россией и Высокой Портой была состоявшимся фактом.

Вернувшись от губернатора, Кологривов собрал команду и объявил ей мрачную новость. Ответом было подавленное молчание. А на следующий

день из Константинополя пришло новое известие: отправить русских пленников в столицу. Однако и здесь Ибрагим-паша показал себя с самой человеческой стороны. Он не только не изменил своего отношения к русским морякам, но перед отправлением обеспечил каждого теплой буркой и смирной лошадью, а Кологривову от себя дал несколько тугих кошель с пиастрами — на покупку еды. В конвой он определил начальствовать своего помощника — толстого и достаточно добродушного Мустафу-агу.

Провожать уезжавших вышло все христианское население города. Толкнул Мустафа-ага каблуком коня:

— Поехали!

Жители селения, понимая, что ждет в Константинополе русских моряков, плакали и махали на прощание руками. На душе у всех было тягостно. Внезапно кто-то из матросов затянул:

Вни-и-з по ма-а-а-ту-шке по Волге!

Вниз да по Волге, вниз да по реке!

Песню разом подхватили десятки голосов. Эхо диких албанских гор несло ее эхом по ущельям и долинам. На душе как-то скверно. Конвой был снисходителен, ночевали же в караван-сараях, где всегда поджидала горячая еда. Однако спустя две недели колонна пленников вступила во владения печально известного в Турции своей жестокостью Али-паши. На границе провинции произошла замена конвоя, и вместо добродушного Мустафы-аги наши моряки попали под опеку мрачного Юсуфа. Свое знакомство с Кологривовым тот начал с того, что подозревая капитан-лейтенанта к себе, провел по своему горлу рукой.

— Москов гяур, собака! — сказал многозначительно.

Сразу же стало ясно, что ничего хорошего ожидать более не придется. В тот же день новые конвойные обобрали своих пленников до нитки, забрав даже то, что дал им заботливый Ибрагим— паша. У офицеров отрезали пуговицы и отпороли все золотое шитье. Дальше двинулись уже босиком, полураздетые и голодные. Кормить неверных собак Юсуф-ага не собирался вовсе. Отныне пленники питались лишь тем, что подавали им встречные христиане. Иногда прямо на дороге они находили хлеб, который загодя клали греки и болгары. От турок подобной милости ожидать не приходилось. Они были страшно озлоблены против русских. Женщины и дети швыряли камни и комья грязи под гогот довольных конвойных. Особенно доставалось при этом всегда судовому доктору Гейзлеру. Немец никак не желал расстаться со своей треугольной шляпой, которую он шил у известного мастера в Гамбурге и которой сильно гордился. Непонятно почему, но шляпа особенно бесила турок. При входе в деревни беднягу

доктора из-за этого закидывали камнями. Но упрямый доктор не сдавался.

— Я не посфолю глупый турка трогает мой любимый шляпа! — говорил он неизменно на все советы матросов и офицеров избавиться от этого абсолютно бесполезного и опасного предмета одежды.

Офицеры и матросы не оставляли оскорбления безнаказанными. Палками, камнями и даже кулаками они немедленно давали отпор обидчикам. Но турки от этого лишь еще больше зверели и, выхватывая свои кривые сабли, принимались рубить налево и направо. С каждой такой схваткой раненых среди команды корвета становилось все больше. Кологризов, как мог, ободрял подчиненных:

— Ничего, ребята! Хоть и плохо нам, зато пока все вместе, а на миру и смерть красна!

В каждом селении пленников неизменно перво-наперво вели к забору, унизанному человеческими головами. То были головы казненных сербов воеводы Георгия Черного, уже много лет дравшегося с турками и албанцами в окрестных горах.

— То же проделает великий падишах и с вами! — хохотали конвоиры. — Чик-чик — и на кол!

Внезапно вдаль синей полосой блеснуло Эгейское море. Еще несколько часов хода, и колонна пленников вышла на берег. И тогда глазам изумленных моряков явилось настоящее чудо. В туманной дали горизонта величественно выплыла колонна боевых кораблей. Опытному взору было достаточно одного взгляда, чтобы определить их принадлежность.

— Наши! Наши! Господи, это ж Митрий Николаич! — закричали все сразу, перебивая друг друга.

Турки сразу же взволновались.

— Гойда! Гойда! — кинулись они на столпившихся пленников.

— Эх, — грустили матросы, то и дело оглядываясь на далекие корабли. — Кабы знали наши, что мы здесь сейчас, небось враз бы всех у гололобых отбили!

За рекой Марицей пришлось надолго остановиться. Мимо шла на Дунай бесчисленная анатолийская конница. Надменные спаги с высоты своих деревянных седел плевали в русских пленников. В Родосте пленных водили по улицам, возбуждая обывателей идти на войну. Туркам особенно нравился оборванный вид моряков. Раз оборван, значит, кто-то на этом уже обогатился!

— А почему не я? — задавали себе вопрос турки и тут же бежали записываться в ополчение.

Там же, в Родосте, был на глазах у всех обезглавлен и тяжело

заболевший матрос Павел Непорожний, которого товарищи уже несколько дней несли на руках. Голову несчастного турки тут же насадили на пику и возили впереди бредущей колонны.

Но вот, наконец, на рассвете одного из дней пути в дымке открылся загадочный Константинополь. Тяжелейшая дорога подошла к концу. Однако самые страшные испытания для офицеров и матросов «Флоры» еще только начинались...

\* \* \*

Предмесья Константинополя на редкость красивы. Повсюду абрикосовые и гранатовые сады. Олеандры и кипарисы радуют глаз своей необычностью. Да и сам воздух наполнен ароматами южной природы. Через каждую сотню метров на обочинах дорог выстроены красивые мраморные фонтаны, украшенные назидательными изречениями из Корана. Но, увы, до всех этих красот русским пленникам не было никакого дела. Команда погибшей «Флоры» терзалась неизвестностью.

На последнем привале у стен столицы начальник конвоя Юсуф-ага, оставив своих пленников, поспешил к великому визирю, чтобы узнать, что делать с русскими дальше.

— Вы передайте визирю, что мы оказались в ваших владениях еще до объявления войны! — говорил начальнику конвоя командир «Флоры» Кологривов. — А потому по всем законам не можем считаться военнопленными. Нас можно лишь интернировать!

— Чего-чего? — не понял Юсуф-ага. — Мы здесь не знаем, как там у вас, у неверных, но у нас вы пленники!

— Не забудьте передать о нашем прибытии российскому послу! Он вас отблагодарит за это! — крикнул уже вдогон уезжающему турку капитан-лейтенант.

Вести, с которыми вернулся Юсуф-ага, были неутешительны. Буквально за несколько дней до прихода пленников в Константинополь турецкую столицу покинул со всем составом посольства посол Иван Романович Итальянский. Теперь покровительства и защиты ждать было уже не от кого.

— Теперь вас всех отправят в тюрьму! — с притворным участием сообщил Юсуф-ага. — А янычары ограбят вас до полной наготы! Поэтому самое лучшее будет для вас отдать мне все имеемые при вас деньги и вещи. Через три дня я вам все верну в сохранности!

Кологривов сдержанно поблагодарил конвойного агу за «заботу», извинился, что ни он, ни его люди ничего сдать на хранение не могут, так как давным-давно уже ограблены до последней нитки его же конвоем.

Вскоре появились и янычары. В сравнении с ними мародеры Юсуф-аги были сущими агнцами. Бритоголовые и бородатые, с закрученными усами и в высоченных островерхих тюрбанах, янычары были настроены зверски. Держа в левой руке обнаженные ятаганы, правой они вели пленников по одному за воротник. Бедного судового доктора Гейзлера, который, несмотря на все издевательства и побои, так и не снял своей знаменитой треуголки, окружили сразу семеро. Янычары, глянув на докторскую шляпу, также решили, что ее обладатель является самым опасным из пленников. Обросшие и грязные, босые, в рубище. Вместо одежды, моряки едва волокли ноги, пинаемые злорадными слугами ислама. Сами же янычары шествовали с такой гордостью, словно это именно они в жесточайшей схватке пленили столь большое количество неверных.

Улицы города были битком набиты народом. На пленных москвитов (зрелище само по себе в Турции весьма нечастое) собрались поглазеть все от мала до велика. В моряков турки по своему всегдашнему обычаю плевались и бросались камнями, то и дело порывались бить палками. Каждый старался превзойти остальных в своей показной ненависти, а значит, и в своей любви к султану. Хуже всех здесь опять же пришлось несчастному доктору, которого из-за его шляпы лупили больше, чем остальных.

— Да выкиньте вы ее к такой-то матери! — кричали доктору все, от командира до последнего матроса. — На кой ляд она вам сдалась! Забьют же!

Но упрямый Гейзлер стоически оставался верным любимой шляпе.

Наконец пленников привели ко дворцу великого визиря. Последний тоже не отказал себе в удовольствии поглядеть на униженных россиян. Выйдя на балкон, он, оглядев моряков, а затем, подав какой-то знак взмахом платка, удалился. Пленных тотчас погнали куда-то по улицам дальше. Доведя до пристани, посадили в баржи и переправили на азиатский берег, в Галату.

Команду «Флоры» ждала самая страшная из всех турецких тюрем — каторжный двор Банье. В этом зловонном и жутком узилище издавна содержались самые отъявленные преступники, почти все с отрубленными руками и отрезанными языками. Исхода из Банье не было ни для кого. Одни погибали там от ран и болезней, других добивала стража.

На входе в тюремный двор наших заковали попарно в кандалы, делали

это наскоро, без чинов и званий. Кологривов оказался на одной цепи с простым матросом, а бедолага доктор — с марсовым Сидоренко. Захлопнулись за спиной моряков тяжелые кованые ворота, и темная бездна поглотила всех и вся.

Едва глаза новоприбывших немного привыкли к темноте, как внезапно до них со всех сторон донеслись радостные крики:

— Братцы, да это же наши!.. Российские! Флотские! Родимья! Да откель же вас так много?

Изо всех углов, гремя кандалами, к морякам потянулись такие же, как и они, горемыки. То были захваченные в плен на фуражировке драгуны и казаки-донцы с черноморцами. Новоприбывшие осмотрелись. Свет в чрево темницы проникал лишь сквозь два маленьких слуховых окна под потолком. Нары с поленьями вместо подушек, два крана с водой для питья и медными кувшинами на цепях — вот, пожалуй, и все убранство знаменитой Банье. В одном из углов висела маленькая иконка Спасителя, в другом, противоположном, располагалось отхожее место, вычищаемое раз в несколько недель.

Много крови портил узникам и начальник тюрьмы Мехмед, сам бывший в прошлом преступник. Когда-то он служил в турецком флоте и попал в крушение на Черном море. Единственного спасшегося из всей команды, его подобрала русские моряки и доставили в Севастополь. Там Мехмеда приютили и обогрели, спасли от горячки, а по выздоровлении, приодев и дав денег на дорогу, отправили с попутным судном в Константинополь. Вернувшись, Мехмед совершил какое-то преступление и был приговорен к смерти на колу. Его уже посадили на острие кола, когда доставили фирман о помиловании. Жить Мехмед остался, однако сидение на колу даром не прошло, и теперь он ковылял на костылях. Непонятно по какой причине, но русских пленников колченогий Мехмед ненавидел особо, стараясь доставить им как можно больше неприятностей и трудностей.

— Кепек гяур москов! Неверная русская собака! — кричал он всякий раз, входя в тюрьму, и бросался со злостью бить ближайшего к нему русскою пленника.

Потянулись бесконечные и однообразные дни заключения — без воздуха и света, без пищи и известий о происходящем в мире. Рядом с тюрьмой располагалась крохотная православная церковь, поставленная когда-то по настоянию императрицы Екатерины. В ней по воскресеньям совершал богослужение под бдительным оком стражи греческий монах. Единственным утешением пленников был спасенный ими еще во время

кораблекрушения судовой пес по кличке Колдунчик, прошедший с командой «Флоры» весь путь до Константинополя. К собаке турки отнеслись, как ни странно, снисходительно, что не скажешь о людях.

Каждое утро пленников будили и пересчитывали. Затем давали по сухарю и по несколько ложек плова. За эти жалкие крохи почти всегда вспыхивали ожесточенные драки, нередко заканчивавшиеся чей-то смертью. Местные уголовники, давно потерявшие всякое человеческое обличие, готовы были вцепиться в горло любому за корку прогорклого хлеба. После этого часть людей гнали на работы в адмиралтейство, остальные же оставались под запором. Периодически всех пленников выводили во двор и перед ними казнили кого-нибудь из местных преступников.

— Ишь, страсть-то какая! — крестились наши. — Кровь льют, что водицу!

На ночь ворота запирались массивными железными засовами, и их неусыпно стерегли вооруженные стражники. Кроме стражей ворот вокруг тюрьмы ходил еще и внешний караул. Каждый час он подходил к тюремным воротам, при этом обходные что есть мочи лупили в барабаны и вопили:

— Все ли благополучно?

— Эйч! Хорошо! — орали им в ответ внутренние стражники.

— Инш-Аллах! Слава Богу! — кричали они уже все вместе, и затем обходные продолжали свой путь вдоль тюремных стен.

Спустя некоторое время положение офицеров «Флоры» по воле случая несколько улучшилось. Дело в том, что мичман Иван Сафонов, большой любитель живописи, однажды жестами попросил стражника принести ему бумаги и красок. Стражник просьбу выполнил, а мичман в один день нарисовал морской пейзаж, который стража тут же преподнесла начальнику тюрьмы Мехмеду. Рисунок тому очень понравился, и Мехмед сразу же велел мичману нарисовать для него морской бой.

— Баталия так баталия! — пожал плечами Ваня Сафонов и тут же нарисовал несколько картин, где турецкий корабль топит сразу целую армаду французских.

Успех его полотен был поистине потрясающ. Неискушенные в тонкостях большой политики, кто и против кого ныне воюет, турки собирались толпами у сафоновских картин, радовались нарисованным победам и цокали языками. В награду за эти картины, по настоянию автора, офицеров прекратили выводить на изнурительные адмиралтейские работы, а с самим автором заказчики отныне расплачивались едой — хлебом и



бараниной, которую тут же делили поровну на всю команду. Теперь Сафонов рисовал еще более жуткие полотна, на них храбрый турецкий корабль топил одновременно не менее полутора десятков вражеских. Спрос на его произведения был ажиотажный.

Однажды где-то в конце апреля команду «Флоры» неожиданно вывели на тюремный двор. Какой-то толстый и хмурый турок долго и придирчиво осматривал пленников, а затем стал топтать ногами и кричать на оробевшего и что-то невнятно бормотавшего Мехмеда. Как оказалось, прибывшего привел в ярость изнуренный вид русских моряков. Однако причина недовольствия вовсе не крылась в заботе о пленных. Покричав, турок отобрал из всей команды «Флоры» одиннадцать более-менее здоровых матросов. Отобранных тут же отделили от остальных и, окружив охранниками, куда-то увели.

— Не поминайте лихом! — кричали уходящие в неизвестность. — Авось еще когда-нибудь да свидимся!

— Прощайте, братцы! — отвечали им остававшиеся.

Куда и зачем были забраны матросы «Флоры», стало известно значительно позднее.

Позже также выяснилось и то, что Сенявин окольными путями, но все же нашел возможность как-то помочь своим попавшим в беду подчиненным. Через датского посла в Порте барона Гипша он добился выдачи пленникам ежемесячного жалования в 32 копейки офицерам и 16 копеек матросам. Однако моряки этих денег так и не увидели. Все присвоил себе уже известный нам Мехмед. Не получали они и провизию, которую регулярно передавал в тюрьму Греческий Патриарх. Единственный раз смилостивился Мехмед, когда на Пасху за изрядную взятку дозволили передать пленникам корзину пасхальных яиц.

А голод и болезни давали себя знать все больше и больше. В одну из ночей умер матрос Сергей Сухинин. Лишь спустя сутки турки расковали покойника от еще живого товарища. Освидетельствование же смерти вообще выглядело ужасно. Вначале стражники долго били умершего в живот ногами, прислушиваясь, не застонет ли. Затем вбили кувалдой в рот палку и только после этого, удостоверившись в том, что никакого обмана нет, выбросили покойника в Босфор.

Кологривов, как мог, поддерживал дух своих сотоварищей. Верные корабельному братству офицеры и матросы старались держаться вместе. Давным-давно ушли в прошлое все различия: какая разница, кто ты в тюрьме: дворянин, мещанин или бывший крепостной? Перед страданиями и лишениями равны все! К сплоченной команде «Флоры» постепенно

прибились пленные драгуны и казаки, а за ними и все бывшие в тюрьме христиане. Неофициальным командиром над всеми стал опять же Всеволод Кологривов, решавший теперь не только внутренние проблемы своей команды, но выступавший судьей во всех возникающих спорах. Постепенно к словам командира корвета начал прислушиваться даже злобный Мехмед. Поутихли сокамерники из уголовников, норовившие первое время вырвать у русских пленников лишний кусок хлеба и горсть риса. С помощью своих матросов Кологривов установил в Банье относительный внутренний порядок и справедливое распределение пищи, чего никогда не было за долгие столетия существования этого тюремного двора. Но как бы то ни было, тюрьма оставалась тюрьмой, а плен пленом...

\* \* \*

Тем временем Сенявин ни на день не забывал о попавших в турецкий плен. Сразу же после победного сражения с турецким флотом при Дарданеллах он послал в Константинополь плененного ранее агу Селима-Чауша с извещением о прибытии посланника для переговоров. Помимо всего прочего, Селим-Чауш обещал помочь команде «Флоры».

Пока в делах военных и политических в который уже раз решались судьбы мира, тюремная жизнь в печально знаменитой стамбульской Банье текла своим чередом голод и избиения, унижения и казни, все как всегда. Однако, несмотря на это, команда «Флоры» держалась дружно и стойко.

Однажды в один из майских дней со стороны Босфора внезапно послышался гул отдаленных раскатов. Вначале никто не понял, выстрелы это или гром. Узнать что-нибудь определенное тоже было невозможно, но именно с этого дня отношение стражи к русским пленникам сразу переменялось в самую худшую сторону. Начались мелочные придирки, за каждой из которых следовали жесточайшие избиения. Моряков совершенно перестали кормить. Не выдержав этого, Кологривов высказал свои претензии колченогому Мехмеду и потребовал от него улучшить питание и прекратить издевательства. Мехмед лишь зло оскалил свой беззубый рот:

— Самим скоро нет хлеба! Сеняфин пуф-пуф, и хлеба нет!

То, с какой ненавистью произнес начальник тюрьмы имя русского адмирала, многое прояснило капитан-лейтенанту. Кологривову стало ясно, что причина кроется в результатах успешного боя Сенявина с турецким флотом где-то вблизи Дарданелл, повлекшего разгром турок, и как следствие этого, установление продовольственной блокады турецкой

столицы. Что ж, новость стоила, чтобы за нее и пострадать!

— Вне всяких сомнений, Дмитрий Николаевич перерезал туркам все продовольственные артерии и берет султана измором. Так делали в свое время и граф Орлов со Спиридовым. Тактика проверенная и верная! — прикидывали возможные варианты происходящего офицеры.

— Дали, видать, наши гололобым перца! — радовались матросы. — Знать, не зря голодаем!

\* \* \*

Тем временем вице-адмирал Сенявин выманил турецкий флот из Дарданелл, хитростью заманил его за остров Тенедос к Афонской горе, где и дал генеральное сражение. Бой при Афоне был яростным. Турки дрались отчаянно, но противопоставить нашим морякам не могли ничего. Турецкий флот был наголову разбит. Те, кто смог спастись, бежали. Наши гнали их почти до самых Дарданелл. Но турки к этому времени успели уже несколько оторваться. Видя это, Сенявин велел линейным кораблям «Уриилу» с «Селафаилом» отсекать линкор младшего флагмана турецкого флота «Седель-Бахри». Догнать корабль Бекир-бея удалось лишь к ночи. Тот дал пару залпов для очистки совести и сдался безо всякого сопротивления. Ни храбрость отважного Бекир-бея, ни страшный меч араба Ибрагима, которым он сносил головы трусам направо и налево, — ничто ни могло уже изменить положения дел. Остатки команды наотрез отказались драться.

— Лучше сразу убивай, но не продлевай наших мучений! — кричали галионджи [\[5\]](#) с надрывом Бекир-бею. — Мы сделали все, что могли, но Аллах отвернулся от нас!

Державшиеся подле младшего флагмана «Бешарет-Нюма» с фрегатом и корветом, увидев приближающихся русских, не стали ждать развязки, а, обрубив буксир и бросив на произвол судьбы своего сотоварища, бросились наутек.

— Снимите хоть меня! — кричал им вслед взбешенный таким вероломством Бекир-бей, но его никто не слышал.

«Селафаил» подвернул под корму беспомощного турецкого линкора, чтобы вычистить его палубы картечью. Наши были уже готовы дать залп, когда турки, побросав оружие, завопили во всю мочь своих глоток:

— Аман! Аман!

«Аман» по-турецки — «пощада», а это значит, что бить врага после

такого слова нельзя.

Первыми на сдавшийся «Седель-Бахри» взошли матросы «Селафаила» под командой капитан-лейтенанта Языкова, который был определен командовать трофеем. Когда «селафаильцы» взобрались на борт сдавшегося корабля, то даже издававших виды моряков взяла оторопь. Вся палуба была залита кровью, трупы валялись штабелями, как валяются у плохого хозяина дрова к зиме. На трупах безучастно восседали немногие живые и терпеливо ждали своей участи, равнодушные ко всему происходящему. Ятаганы свои турки швыряли к ногам победителей без жалости. Отвоевались! Разглядывая ружья и пистолеты турок, наши свирепели, и не без основания! Свое оружие турки заряжали битым стеклом и ржавыми гвоздями. Однако, верные слову зла пленным не чинить, победители никого и пальцем не тронули. Да и не до этого было. «Селафаильцы» сразу же встали в караулы у крюйт-камеры и у руля.

Внезапно из трюма раздались крики:

— Робыты! Родимыя! Никак свои!

Из люка выбрались на свет божий одиннадцать отощавших и обросших бородами человек. Тряся кандалами, они плакали.

— Да кто вы такие и откуда? — поинтересовался недоверчиво подошедший лейтенант Титов.

— Матросы мы с корвету «Флора»!

— Так вы ж погибли во время бури!

— Кто погиб, а кто и цел остался! Наши-то все в тюрьме стамбульской горюют, а нас вот оттуда забрали и на кораблик посадили, чтоб по своим палить. Но мы все одно в сторону били!

— А жив ли Кологривов?

— Как не жив, живой! Вместе с нами сидел на цепи привязанный!

Это были те самые одиннадцать матросов, отобранные турками для укомплектования своих поредевших после Дарданелльского сражения корабельных команд. Пленников приковали цепями к пушкам, а сзади поставили янычар с саблями. Но, несмотря на это, ни одного ядра наши в цель не послали. Удивления достойно и то, что среди всеобщей смерти ни одно ядро, выпущенное с российских кораблей, не задело пленников.

— Ну, ребятушки, — ободрил освобожденных пленников растроганный Языков. — Все напасти для вас уже кончились! У нас на «Селафаиле» почитай что как у себя дома будете!

— Да мы тут не одни, с нами и англичан сидят! — забеспокоились пленники, едва выбравшись на свет божий.

За ними следом были извлечены английский мичман и шесть его

матросов.

— Отмаялись, союзнички! — хлопали наши англичан по плечам, — теперича домой вас отправим, пудинги с кофеом кушать!

\* \* \*

Спустя еще несколько суток в одну из ночей, когда все уже спали, внезапно за стенами тюрьмы началась беспорядочная ружейная пальба и отчаянные крики. А вскоре приковывал трясущийся от страха Мехмед.

— Открывайте ворота! — кричал он не менее испуганным стражникам. — Визирем велено принимать избиваемых!

Ворота отворили, и в Банье хлынула спасающаяся от янычарского разгула толпа греков, армян и евреев. Скоро их набилось в тюрьму столько, что стража едва смогла запереть за всеми двери.

Тогда-то армяне и греки рассказали, что Сенявин уже с марта месяца находится в Дарданеллах и держит в жесточайшей блокаде Константинополь, прекратив все перевозки от Венеции до Египта. В городе начался самый настоящий голод, а затем и погромы. Взбунтовавшиеся янычары потребовали от султана выслать флот против русских. Султан флот выслал, но Сенявин его разбил и сжег. Теперь янычары взбунтовались окончательно. Сорок тысяч их собралось на батарее в Топхане, требуя от султана выдать им для расправы всех министров и визиря.

— Мы заставим их жрать собственные потроха! — кричали янычары, потрясая острыми ятаганами. — Мы посадим себе на трон нового, достойного султана!

На пути к Топхане озверевшие слуги ислама рубили своими кривыми саблями всех, кто попадался им на глаза. В первую очередь, разумеется, христиан, а заодно с ними евреев и турок. Испуганные обыватели, хватая жен и детей, бросились искать спасения в тюрьму. В эту тревожную и кровавую ночь в Константинополе никто не спал. К утру беспорядки несколько стихли, страсти улеглись и жители покинули мрачный колодец Банье.

Однако, как оказалось, мятеж совсем не прекратился, а, напротив, еще только начал разгораться по-настоящему. Минуло еще несколько дней, и один из стражников проболтался, что янычары перебили в ту памятную ночь всех министров султана. Одного из них якобы предприимчивые евреи согласились спасти за очень и очень большие деньги. Обрядив спасаемого в еврейское одеяние, они положили министра в гроб и понесли с плачем и

рыданиями за город, к своему кладбищу. Янычары каким-то образом разузнали об обмане. Настигнув «похоронную» процессию, они тут же на месте изрубили в куски всех ее участников, а самого прятавшегося в гробу министра закопали живьем в том же самом гробу. Но это все были лишь кровавые подробности происходящего за стенами тюрьмы, главное же заключалось в другом: янычары свергли султана Селима Третьего, который уже сам брошен в темницу, а новым султаном провозглашен его юный племянник Мустафа Четвертый.

Этому известию пленники радовались откровенно:

— Ну и адмирал!.. Ну и Митрий Николаич... Ну и наши!

— Ведь его здесь никто еще и в глаза не видывал, а гляди, какая полундра приключилась... Самого султана свалил! Знай наших!

Но, вопреки тщетным ожиданиям пленников, для них с переменой турецкого падишаха не изменилось ровным счетом ничего. Снова потянулись томительные и однообразные дни плена. Голодные, скорее похожие на скелеты, чем на людей, в кровоточащих ранах от кандалов, матросы и офицеры едва волочили ноги. Кологривов попытался было как-то через монаха грека обратиться к иностранным посланникам с просьбой хотя бы об избавлении от кандалов. Посланники деликатно промолчали, а французский посол Себастиани, говорят, долго смеялся. Что оставалось делать после этого пленникам? Ничего, кроме как горячо и усердно молиться о даровании побед российскому флоту и войску.

Со временем все чаще и чаще люди стали впадать в полнейшую апатию. Участились голодные обмороки. Когда же тюремщики заявлялись в Банье, чтобы увести на казнь очередного уголовника, со всех сторон вслед уводимому неслись голоса сожаления:

— Уж скорее бы и нас топором по шее! Сколько ж можно терпеть да страдать! Невмоготу боле!

А потому, когда 27 августа ночью внезапно отворились ворота и в тюрьму ворвались несколько сотен янычар, а пленников стали спешно будить, многие из последних даже обрадовались.

— Ну вот, кажется, и мы дождались своего часа смертного! Вот и к нам пришел красный праздничек!

Капитан-лейтенант Кологривов и здесь остался командиром, не потеряв присутствия духа. Подчиненных своих он подбадривал:

— На колени пред палачами не падать и слез не лить. Мы моряки российские, а потому и встретить свой смертный час должны не уронив своей чести флотской!

— Да с чего нам-то слезы лить? — невесело усмехались выходящие во

двор офицеры и матросы. — Уж не по этой ли жизни скотской?

Узнав о возможной казни, особенно почему-то обрадовался доктор Гейзлер. Нахлобучив на голову свою неизменную треуголку, он начал будить своего спавшего товарища по кандалам матроса Сидоренко, радостно крича тому на ухо:

— Пора вставайте, Ваня! Сейчас нам будут немного резать головка!

— А пусть прямо тут и режут! — загремел цепью полусонный Сидоренко. — Чего будить-то зазря! Хотя б перед смертью выпастся дали!

Но спать не дали уже более никому. Пленников выгнали в тюремный двор. Вперед вышел секретарь французского посольства.

— Поздравляю вас всех, — сказал он со значением. — Только что нами получено известие о заключении мира между Россией и Францией и о начавшемся перемирии между Россией и Турцией. Я счастлив первым поздравить вас с освобождением!

Офицеры быстро перевели все сказанное французом матросам. И те и другие некоторое время стояли безмолвно, все еще не осознав до конца случившегося. И только затем грянуло дружное «ура». Все обнимались и целовались, смеялись и плакали. Глядя на эту бурю чувств, заулыбались далее стражники и приковылявший на своих костылях Мехмед. Затем пленников тут же расковали. Секретарь посольства попросил Кологривова, как старшего по званию среди пленных, разделить всех русских от остальных. Пользуясь всеобщей неразберихой, капитан-лейтенант тут же поставил в общий строй с моряками, драгунами и казаками более полутора сотен томившихся в тюрьме греков и армян, которых француз тут же записал в свой список как русских, а потому, безусловно, подлежащих немедленному освобождению.

Утром бывшие пленники были отведены в здание российского посольства, где их, наконец-то, по-человечески встретили, вымыли и накормили. После этого с первым же купеческим судном все они были отправлены в Россию.

По прибытии своем в Кронштадт капитан-лейтенант Всеволод Кологривов был отдан под суд за потерю вверенного ему судна. Но члены суда, взвесив все обстоятельства крушения и опросив команду корвета, признали бывшего командира «Флоры» в случившемся полностью невиновным. И Кологривова, и офицеров с матросами ждали новые назначения и новые корабли. От службы на флоте отказался лишь доктор Гейзлер, щеголявший перед всеми уже в новой огромной треугольной шляпе.

— Отшень много приключений для один бедный доктор! — заявил

он. — Буду теперь лечит в обычная больница!

Как было дальше, точно неизвестно, однако в свое время говорили, что несколько лет спустя доктор Гейзлер уже исправно врачевал служителей на линейном корабле «Мироносец», которым командовал капитан 1-го ранга Всеволод Кологривов.



## «Ингерманланд». Трагедия в проливе Скагеррак

Командир линейного корабля «Иезекииль» капитан 1-го ранга Трескин был весьма озабочен. Еще бы: практической эскадре Балтийского флота предстоял императорский смотр! В конце морской кампании 1840 года Николай Первый решил самолично ознакомиться с состоянием дел на корабельном флоте. Как всегда, из-за вечной неразберихи с бумагами на эскадре узнали о предстоящем смотре буквально за несколько дней, хотя сам император заявил о своем желании поглядеть на корабельные эволюции еще ранней весной. Поэтому адмиральский ордер о срочной подготовке к смотру вызвал эффект разорвавшейся бомбы. Некоторые углядели в случившемся особый тайный смысл. Сразу же поползли слухи о якобы имевшем место недовольстве морского министра командующим эскадрой. Сам командующий вице-адмирал Платер тайно подозревал государя в желании убрать его на берег. Но большинству капитанов было не до долгих рассуждений. В несколько дней им предстояло привести в парадный вид свои уже порядком побитые морем корабли, отработать все мыслимые учения, подтянуть привыкшие к вольной морской жизни команды. Кроме этого, все они знали и другое: кому-то из них выпадет принимать императора у себя на борту. Итог такого визита мог быть двояким: продвижение по службе в случае успеха или, наоборот, полная немилость в случае провала и, как следствие, печальное завершение всякой карьеры вообще. Волновались капитаны изрядно, но как бы то ни было, все готовились к смотру с тщанием и серьезностью.

74-пушечный «Иезекииль» был далеко не нов. Для парусного корабля 14 лет — срок весьма почтенный. Наверное, именно по этой причине капитан Трескин волновался из-за возможного визита императора менее других. Начальники всегда стремятся посетить самые новые и современные корабли, так гораздо приятней взору и радостней душе! Кроме того, капитан «Иезекииля» был уверен в своей команде. Вероятно, впервые за всю свою многолетнюю службу он сумел подобрать такой коллектив единомышленников-офицеров и вышколенную команду. Чего стоил один лишь старший офицер Андрей Истомин, преданнейший службе и морю человек!

Андрей Иванович Истомин — один из братьев Истоминых, оставивших заметный след в истории отечественного флота. Среди них: герой Синопа и Севастополя контр-адмирал Владимир Иванович Истомин,

погибший на бастионах; герой Нарина, а впоследствии вице-адмирал Павел Иванович Истомин; также участник Наварина и абхазских десантов, а впоследствии полный адмирал и член Адмиралтейств-совета Константин Иванович Истомин.

Наконец настал день высочайшего смотра. На горизонте в клубах черного дыма показался пароход «Ижора» под императорским штандартом. Ударила сигнальная пушка с флагмана эскадры 84-пушечного линкора «Вола», и вслед за тем загрохотали орудия всех кораблей. Балтийский флот салютовал Николаю Первому верхними деками. А едва рассеялся пороховой дым, «Ижора» ответствовала из своих восьми пушчонок. Затем император перешел на борт адмиральского корабля.

— Следите зорче за сигналами! — велел вахтенному лейтенанту Трескин. — Сейчас будем брать ход!

И точно, с «Волы» ударило орудие, по фалам рассыпались сигнальные флаги. Началось эскадренное учение.

Прибавляя паруса и одновременно выравниваясь в кильватер друг другу, корабли взяли курс на остров Гогланд, чтобы там продемонстрировать императору выучку своих экипажей и мастерство капитанов. Натужно гудели натянутые ветром паруса. Дубовые форштевни мощно подминали под себя пологую балтийскую волну. Развевались в полнеба многометровые вымпелы. А они шли друг за другом, гордые и статные, линейные корабли российского флота: «Владимир» и «Вола», «Ретвизан» и «Финланд», «Орел» и «Иезекииль» — надежда и слава великой державы.

Когда же в туманной дымке показались гранитные берега Гогланда — ударила с флагмана пушка, и, повинуясь сигналу, корабли плавно легли на развороте. Маневры начались!

Отлаженная и сплаванная за лето эскадра действовала безукоризненно. Император был доволен. Затем корабли палили по брошенным в воду щитам, в несколько залпов разнося их в мелкую щепку. И здесь Николай Первый выразил свое удовольствие увиденным.

— Вот, кажись, и отстрелялись, — радовались на шканцах «Иезекииля». — Теперь и на Кронштадт пора ворочать!

Но у императора были свои планы. С «Волы» велели всем, убавив паруса, лечь в дрейф. А вскоре от борта флагмана отвалила шлюпка под императорским штандартом.

— Ну вот, Павел Михайлович, кому-то сейчас на орехи достанется! — обернулся к командиру «Иезекииля» старший офицер Истомин.

Трескин молча поднял зрительную трубу. Затем резко отнял ее от глаз.

— Андрей Иванович! Правый трап к спуску! Фалрепных к трапу! Команду во фронт!

Уже на бегу Истомин еще раз глянул на царскую шлюпку. Так и есть, она направлялась прямо к «Иезекиилю».

«Ну, теперь пан или пропал, третьего не будет! — усмехнулся про себя старший офицер. — Сейчас жарковато придется!»

Через четверть часа Николай Первый уже поднимался на палубу. Следом за ним — морской министр Меншиков, цесаревич Константин, за ними же — немалая свита из адмиралов да генералов.

— Что из мешка худого сыплется! — шепотом переговаривались меле собою матросы.

— Цыть вы, салажня! — прицыкнул тут же на них кто-то из унтеров. — Не вашего то ума дело! Коль лезут, значит, так надо для пользы общей!

Николай Первый тем временем обошел строй.

— Здорово, братцы! — зычно поздоровался он с командой.

— Здра-жла-ва-вели-ство! — было ему ответом.

— Что ж, командир, матросы у тебя бравы и веселы! — подкрутил ус, обращаясь к Трескину, император. — Теперь посмотрим, каковы они в деле. Займемся учениями!

— Какое прикажете играть, ваше величество? — приложил руку к треуголке командир «Иезекииля».

— Начнем с парусного, — кивнул ему Николай.

Запел горн, ударили барабаны, засвистали боцманские дудки... Ученье по постановке парусов началось. Свитские разом достали из карманов часы. Минута... вторая... третья...

— Ваше величество! — подбежал Трескин к внимательно наблюдавшему за действиями команды императору. — Марсели и бом-марсели поставлены!

Николай молча взглянул на услужливо представленные ему часы. Кивнул. Затем отошел, встал, скрестив руки на груди:

— А теперь играй ученье пушечное!

И снова запели горны. Быстро и споро раскрепляли ловкие матросские руки пушки в положение «По-боевому».

— Неплохо, командир! — объявил Трескину император, когда артиллерийские упражнения были завершены. — Доложи прохождение службы!

Не ожидавший такого вопроса, Трескин на мгновение было запнулся.

— Давай, давай! — незаметно ткнул его в бок министр Ментиков. —

Сейчас твоя судьба и решится!

— Участвовал в кампании 1812 года. Затем на фрегате «Патрикий» ходил в Кадис. Командовал палубным ботом. Поочередно служил на кораблях «Эмгейтен» и «Бриен», командовал фрегатом «Мария». С 1837 года команду кораблем «Иезекииль».

— Награды? — поинтересовался Николай.

— Владимир четвертой степени и Станислав второй!

— Ну что ж, — подвел итог расспросам император. — Корабль хорош, служители — тоже. Наверное, пора подумать и о перемене места службы. Не так ли?

— Да, государь, капитан первого ранга Трескин достоин продвижения даже не в очередь! — поддакнул из-за императорского плеча министр Меншиков.

Поблагодарив за службу команду и поощрив всех целковым да внеочередной чаркой, Николай Первый покинул «Иезекииль». Императорский катер брал курс к дымившему вдали пароходу «Ижора».

— Пушки верхнего дека к холостому залпу изготовить! — скомандовал Трескин, вытирая со лба выступивший от волнения пот.

Залп... Залп... Залп...

На «Воле», отойдя от штабных офицеров, потихоньку перекрестился старый вице-адмирал Платер:

— Слава тебе, Господи! Обошлось!

Завершалась морская кампания 1840 года. Балтийский флот брал курс к гавани Кронштадта, чтобы начать разоружение. Всю зиму корабли будут стоять вмерзшими в лед, весной снова будут ставить мачты и пушки, грузить припасы, чтобы уже летом опять выйти за Гогланд. Так плавали отцы и деды, так плавать и им, балтийцам сороковых годов века девятнадцатого!

\* \* \*

Мир стоял на пороге великих перемен. Парус и весло, честно и преданно служившие человеку не одно тысячелетие, уступали место пару и механической тяге. И с каждым годом все больше и больше презираемых истыми парусниками «самоваров» пенило моря и океаны.

Сороковые годы XIX века — последнее затишье перед огненным смерчем пятидесятых, испепелившим Черноморский флот и сведшим на нет былое всемогущество Балтийского. Россия отстала от Европы всего

лишь на несколько лет, но расплата за эту отсталость оказалась кровавой...

Было бы неверным говорить, что в России совсем не думали о парходах. Нет! Думали и прекрасно понимали, какие выгоды несут в себе эти неказистые с виду и грязные «углевозы». Но от понимания до претворения на Руси срок долог. А потому моряки сороковых все так же любили свои белоснежные паруса, а лихие и отчаянные брамсельные были адмиральским сердцам куда ближе, чем изможденные и чумазные кочегары.

Любил парус и новый морской министр князь Меншиков, последний отпрыск фаворита великого Петра. Полный невежда в морских делах, князь никуда и не лез, полагая, что все должно идти своим чередом.

— Не нами началось, не нами и кончится! — говорил он неизменно, когда ему докучали проектами флотского переустройства.

Но если высшее офицерство относилось к Меншикову с известной долей презрения и скрытого негодования, то молодежь видела в морском министре лишь острого на язык и снисходительного к мичманским проказам барина. В те годы на шумных мичманских пирушках распевали под гитару:

В море есть островок, а на нем городок — чудо!  
Там живут моряки, а смолы и пеньки — груды!  
И у них есть закон, чтобы пить всегда ром с чаем!  
А из Питера князь им кричит не сердясь: «Знаем!»

Меншиков парходы не любил и не понимал, а потому, щедро отпуская деньги на постройку кораблей парусных, крайне неохотно подписывал бумаги на закупку за границей презренных «самоваров».

В те годы основу Балтийского флота составляли линейные корабли типа «Селафаил», названные так в честь головного корабля этой многочисленной серии — линкора «Селафаил». «Селафаилы» были кораблями на редкость удачными. Разработал проект знаменитейший российский корабельный мастер Александр Иванович Катасанов. Он прошел долгий путь от подмастерья до обер-сарваера, что соответствовало чину никак не меньше генеральского. В «Селафаиле» он воплотил все свое искусство и огромный опыт. Корабль выгодно отличался от своих предшественников плавностью обводов, прочностью корпуса. Главная же его особенность состояла в круглой корме, более надежной и крепкой, чем применявшаяся до этого на русском флоте транцевая «голландская».

Однако построить свой «Селафаил» Катасанову было не суждено. По

его чертежам корабль сработал в петербургском Новом адмиралтействе его ученик Иван Амосов. Было то в 1803 году.

С тех пор на протяжении долгих десятилетий с российских верфей сходили 74-пушечные «Селафаилы». Умер корабельный мастер Амосов — и перенял эстафету его ученик Андрей Курочкин. Состарился он — и на смену пришли новые «селафаильцы»: Иван Игнатьев и Вениамин Стоке, а затем и архангельский мастер Василий Артемьевич Ершов.

Уже к двадцатым годам XIX века «Селафаилы» составляли становой хребет отечественного флота, как в XVII веке — знаменитые 60-пушечные «Екатерины». Но затем доля их стала падать. В составе флота все больше появлялось кораблей, несущих по 80–100 орудий. Время диктовало свои правила. Затем петербургские верфи полностью перешли на постройку кораблей более современных проектов. «Селафаилы» же продолжал строить Архангельск. Всего к 1840 году в России их было построено 43 единицы. Естественно, что с годами проект все более и более усовершенствовался. Свой почерк был и у каждого мастера, но общая катасановская идея оставалась неизменной.

Наверное, самым знаменитым из кораблей этой серии стал линейный корабль «Азов». В 1827 году в ожесточенном Наваринском сражении его экипаж под началом капитана 1-го ранга М.П. Лазарева явил миру столь яркие образцы доблести, храбрости и чести, что поверг в изумление всю Европу. Именно «Азов» первым в отечественном флоте удостоился высокой чести заслужить кормовой Георгиевский флаг — высшую награду для кораблей.

К числу «Селафаилов» принадлежал и «Иезекииль» капитана 1-го ранга Трескина. К 1840 году корабль выслужил свой положенный срок и подлежал сдаче в порт. В связи с этим было принято решение вместо него заложить на Соломбальской Архангельской верфи очередной «Селафаил» под № 44. Имени же ему пока дано не было.

Едва завершилась морская кампания, как капитана Трескина вызвали в министерство. Дежурный генерал проводил его к морскому министру. Князь Меншиков был немногословен.

— Государь остался весьма доволен твоим кораблем! — заявил. — Потому предлагаю ехать в город Архангельской и принимать там под начало новостроящийся корабль.

— Его величество говорил о повышении в ранге должностном! — напомнил Меншикову Трескин.

— Свободных вакансий пока нет! — пожал плечами тот. — Вернешься — дадим бригаду.

— Что за корабль спускают архангелогородцы?  
— «Селафаил».  
— Позволено ли будет мне взять несколько офицеров с «Иезекииля»?  
— Не возражаю!  
— А матросов?  
— Нет! — насупил брови министр. — Укомплектуешься на месте унтерами местного экипажа да тамошними рекрутами.

— Но в мае предстоит переход вокруг Скандинавии, и я не могу идти в столь дальнее плавание с сырой командой!

— Не ты первый, не ты последний! — уже зло глянул на надоедливого каперанга Меншиков. — Всегда так было! Сплаваешься!

Давая понять, что разговор окончен, он принялся демонстративно рассматривать какую-то попавшуюся под руку бумажку.

— Честь имею! — вскинул голову Трескин и, повернувшись на каблуках, вышел

Домой в Кронштадт добирался пассажирским пароходиком. Дул остовый ветер, и слабосильный «самовар» едва выгребал против поднятой волны, трясясь как в лихорадке.

Супруги Трескины снимали меблированную квартиру неподалеку от Петербургских ворот. Марья Давыдовна встретила мужа на пороге.

— Ну что? Куда назначили? — спросила с тревогой в голосе.

— Едем в Архангельск! — отвечивал ей супруг. — Будем принимать корабль.

Уже на следующий день Трескин начал заниматься отбором офицеров для укомплектования своего корабля. Перво-наперво вызвал старшего офицера капитан-лейтенанта Андрея Ивановича Истомина. Такой старший офицер — клад для любого командира. Дело свое знает до тонкостей мельчайших. Кроме того, море и службу корабельную любит, что тоже немаловажно. За плечами капитан-лейтенанта походы по Атлантике и Средиземному морю. Почти десять лет отплавал на «Иезекииле». Храбро сражался в знаменитом Наваринском сражении, за что награжден орденом Святой Анны 3-й степени с бантом.

Андрея Ивановича уговаривать долго не пришлось.

— Плавание предстоит интересное. Вояж вокругскандинавский более мне по душе болтаний в «маркизовой луже», — заявил он Трескину. — «Селафаилы» я знаю как свою пятерню. Ну а с вами, Павел Михайлович, вместе служить всегда рад!

— Спасибо, Андрей Иванович! — растрогался командир. — Иного решения от старого соплавателя и не ожидал!

Согласились отправиться со своим командиром в Архангельск вахтенный начальник лейтенант Яков Васильев и лейтенант Александр Дудинский, мичманы Капитон Бубнов и Людвиг Рененкампф. Узнав о предстоящей новостройке, пришел к Трескину его старый сослуживец лейтенант Дергачев, в последнюю кампанию отплававший на линейном корабле «Не тронь меня». За ним оттуда же попросились уже отлично зарекомендовавшие себя в море лейтенант Дмитрий Сверчков и мичман Петр Назимов. Двоюродный брат Петра Назимова известен в русской истории, как командир корвета «Витязь», доставившего Н.Н. Миклухо-Маклая на берег Новой Гвинеи. Впоследствии он стал вице-адмиралом, членом Адмиралтейств-совета, командующим Тихоокеанской эскадрой.

Добровольцем пошел в экипаж новостроящегося архангельского корабля лейтенант Федор Андреев — педагог и ученый. Молодой офицер успел прекрасно проявить себя как преподаватель на офицерских классах и стать автором нескольких научных трудов, получивших широкую известность. Свое желание участвовать в переходе вокруг Скандинавии он объяснил так:

— Хотелось бы изучить магнитные склонения в широтах высоких!

Попросился в экипаж Трескина и мичман Дмитрий Аникеев, уже отплававший несколько боевых кампаний на Черном море. Мичман Аникеев служил там на линейном корабле «Силистрия» под командой капитана 1-го ранга П.С. Нахимова. Проявил беззаветную храбрость и хладнокровие при высадке десанта у местечка Субаши, за что получил орден Святой Анны 4-й степени.

Таким подбором офицеров Павел Михайлович Трескин мог быть вполне доволен. Еще бы, ему удалось собрать под свое начало цвет Балтийского флота.

Кроме того, он «выбил» у начальства и своего боцмана с «Иезекииля». Боцман Иван Завьялов отслужил уже на флоте за четверть века, ходил на шлюпе «Восток» к берегам антарктическим и на шлюпе «Суворов» — к пределам аляскинским, дважды хаживал вокруг Скандинавии, да и в баталиях морских испытан не единожды. Все знает и все умеет боцман Иван Завьялов. Второго такого, почитай, на всем флоте российском нет.

После Рождества капитан 1-го ранга Трескин сформировал санный поезд. Получилось за полсотни саней. Набрали всяческих припасов, навигационных инструментов. Многие ехали с семьями. Вез свою жену Марью Давыдовну командир корабля Трескин, вез жену Глафиру Ивановну и боцман корабля Завьялов.

Длинной вереницей выехали сани за петербургскую заставу.



Остановились. Привстал капитан Трескин, оглянулся на свой караван, махнул рукой:

— С Богом!

Гикнули ямщики, рванули кони, и понесся санный поезд по заснеженной целине...

\* \* \*

Архангельск встречал балтийцев колокольным перезвоном. Была уже Пасха. Прибывших давно ждали. Тут же отвели им дома для проживания. Сложили корабельное имущество в местном адмиралтейском сарае да замок амбарный на дверь повесили.

А на Соломбальской верфи уже высился частоколом шпангоутов остов будущего корабля. Строивший его корабельный мастер Ершов встретил приехавшую команду радушно.

— Вот, — говорил, седые волосы поглаживая, — присматривайтесь к тому, как строим, да изучайте понемногу! Ничего зря на свете не бывает! Все пригодится!

Уже в Архангельске стал экипаж линейного корабля за № 44 пополняться новыми людьми. Пришли штабс-капитан корпуса морской артиллерии Андрей Чевгуздин, штурман — капитан Алексей Воронин, штаб-лекарь Сакович и назначенный местным архиереем священник Василий Низарьин. Прямо из Морского корпуса прибыли новоиспеченные мичманы Владимир Грече и Дмитрий Лесли, оба выходцы из старинных морских родов.

Стали прибывать на укомплектование и матросы. Старых служак было мало. Большею частью приходили молоденькие архангелогородские рекруты, и хотя многие из них уже извели штормовую морскую волну на отцовых да дедовых кочах<sup>[6]</sup>, однако учить их еще предстояло немало.

Чтобы хоть как-то подготовить команду к будущему тяжелому переходу, Трескин договорился с начальником местного порта об учебных плаваниях по Белому морю. Часть матросов посадили на транспорт «Онега» под началом лейтенанта Дудинского, другую — на местную шхуну под командой лейтенанта Александра Шигорина. Все короткое северное лето суда оморачивали рекрутов, делая из них настоящих моряков.

К лету же из Санкт-Петербурга пришло, наконец, и радостное известие. Государь император присвоил линейному кораблю № 44 имя. Отныне строящемуся на Соломбальской верфи 74-пушечнику надлежало

именоваться «Ингерманланд».

Давно известно, что корабельные судьбы сродни людским. Так же, как и люди, имеют корабли дату своего рождения и день своих именин. Вся разница при этом лишь в том, что у кораблей, как правило, день присвоения имени предшествует дню официального рождения.

Присвоение имени кораблю отмечали скромно, но весело. Произносили тосты. Желали имениннику легкой воды и долгих лет. Шутили, смеялись. Да по-другому, наверное, и быть-то не могло: ведь офицеры «ингерманландские» почти сплошь молодежь!

«Ингерманланд» — слово вроде иноземное, но это только кажется. Суть и смысл его всецело свои, российские. Ингерманландия — это приневская земля, отчина и дедина России. Существует легенда, что имя свое она берет от имени жены великою князя Ярослава Мудрого шведки Ингигерде, которой данные владения по берегам реки Невы князь преподнес в качестве брачного подарка. В Ливонскую войну земли эти были утрачены, а возвращены лишь при Петре Великом. Желая увековечить старое название приневской земли, распорядился Петр в 1715 году присвоить имя «Ингерманланд» новому линейному кораблю, построенному по его чертежам. Тот «Ингерманланд» долгие годы оставался любимым детищем Петра. На нем царь неизменно поднимал свой штандарт, выходя в Балтийское море.

Императору Николаю Первому не давали покоя лавры прапрадеда. Может, именно поэтому и решил российский монарх присвоить это заслуженное имя новострояющемуся кораблю...

А жизнь в Архангельске шла своим чередом. Строился корабль, обучалась команда. Люди работали, изучали свое морское ремесло, отдыхали, веселились, влюблялись. На одном из местных вечеров и познакомился с дочерью архангельского чиновника Олимпиадой лейтенант Дмитрий Сверчков. Любовь всегда непредсказуема и внезапна. Ее нельзя ни предусмотреть, ни предупредить. Просто встречаются два человека и понимают, что больше друг без друга им не прожить и дня...

Свадьба у Сверчковых была шумная и разудалая. Гуляли офицеры, которых Дмитрий созвал к себе на торжество. Гуляли и матросы, которым щедрый лейтенант выкатил от себя два бочонка водки.

Супруга командира взяла опеку над молодой женой офицера. Наставляла, как что делать, делилась своим долгим житейским опытом. Несмотря на большую разницу в возрасте, молоденькую Олимпиаду часто можно было видеть в гостях у Марьи Давыдовны Трескиной. Коротая время, женщины вместе вышивали, обсуждали новости, ходили по лавкам

за покупками.

Женились и матросы. Рождались и дети, появление каждого командой «Ингерманланда» отмечалось особо. Трескин подобные праздники поощрял.

— Пусть люди получше узнают друг друга, — часто говорил он. — Да не только в труде нашем морячком, каторжном, но и в отдыхе нечастом!

Может, именно по этой причине дом, где квартировал командир, никогда не пустовал. Там всегда были рады каждому офицеру корабля, для каждого находились ласковое слово, стол и добрый совет. Над молодыми офицерами шефствовала Марья Давыдовна. Ей поверяли они свои сердечные тайны, она же с материнской заботой заступалась за них перед своим требовательным к службе мужем.

Так в делах и заботах минул год 1841-й. К маю следующего, 1842 года корпус «Ингерманланда» был уже готов к спуску на воду. Теперь ждали лишь дня, когда Северная Двина сбросит с себя ледяные оковы.

Наконец пошел ледоход. Грязно-серые ледяные глыбы с треском и шумом понеслись по течению, навеки исчезая в волнах Белого моря. Капитан 1-го ранга Трескин был вызван к главному командиру порта. После долгих обдумываний и рассуждений адмирал объявил:

— Спуск корабля назначаю на 24 мая!

День спуска выдался на редкость погожий. Было тепло, неласковое северное солнце светило по-летнему. С раннего утра в порт и на городскую набережную потянулся народ. Архангельск — город небольшой, и спуск каждого корабля — событие великое. Здесь можно встретить всех, узнать последние новости и обсудить последние слухи. Словом, спуск кораблей издавна превращался в городе Архангельске во всеобщий праздник с салютом и гуляниями, ибо и флот, и город жили одними заботами и помыслами.

Где-то около полудня, когда все уже было готово к началу церемонии, прибыли городской губернатор и главный флотский начальник. Поднявшись на специально построенный помост, все они важно расселись в креслах. За спинами начальников толпились чиновники. Поближе — те, кто поважнее, далее — помельче.

Огромный корпус «Ингерманланда» покоился на массивных блоках и подпорках. Под ними с наклоном к воде были уложены в несколько рядов объемистые бревна-полозья, обильно обмазанные салом. Над самим кораблем на временных флагштоках трепетали на свежем ветру многочисленные флаги.

Часть команды во главе с командиром находилась на борту, другая — в

парадном строю рядом с ним. Там же стояли жены офицеров и матросов: Марья Давыдовна Трескина и Олимпиада Сверчкова, Глафира Завьялова и многие другие. Бегали и шалили дети. На душе у всех было торжественно и радостно.

Наконец генерал-губернатор вяло махнул рукой:

— Начинайте!

Вперед вышел седовласый архиерей. Громким басом отслужил молебен, окропил корабль святой водой.

Люди притихли. Смолкли разговоры. Наступал решающий момент. Теперь все смотрели на главного строителя. Полковник корпуса корабельных инженеров Василий Артемьевич Ершов перекрестился:

— Господи, укрепи!

Затем взял в руки рупор:

— Ну-ка, робяты, к спуску изготовсь!

По его команде мастеровые быстро разбежались по предписанным местам: одни — к блокам, держащим корабль, другие — к подпорам. Окинув быстрым взглядом происходящее и убедившись, что его команда исполнена в точности, Ершов привычно крикнул:

— Блоки вон!

Сразу весь элинг наполнился шумом: это мастеровые быстро и ловко вытащили блоки.

— Подпоры вон! — скомандовал главный строитель.

И громогласное, единодушное «ура» приветствовало шумный натиск великана. Скользя по бревнам, «Ингерманланд» вначале медленно, а затем все быстрее и быстрее устремился к воде. Еще мгновение — и он в каскаде брызг закачался на волнах.

Гремел оркестр, утирали платками глаза флотские дамы, искренне жали друг другу руки офицеры и матросы.

Один из очевидцев этого достопамятного события впоследствии писал: «Не скоро смолк на берегу шумный восторг зрителей. Каждому наперерыв один перед другим хотелось взглянуть на богатыря, и сотни шлюпок мгновенно окружили его. Веселье и радость видны были на всех лицах — спуск был удачный. Весел был начальник нового корабля, радостны были мы, кому должно было совершить на нем первую кампанию».

Со спуском «Ингерманланда» команда перебралась на корабль. Работы меж тем продолжались: устанавливали мачты, грузили артиллерию и всевозможные припасы. Орудий приняли на борт не более двух десятков. Для плавания в мирное время этого было вполне достаточно. Остальные же

пушки, в том числе и новейшие 68-фунтовые бомбические, надлежало получить в кронштадтских арсеналах по приходе к месту постоянного базирования.

Затем начались пробные выходы в море. Вместе с матросами и офицерами в этих плаваниях участвовали и соломбальские мастеровые во главе с полковником Ершовым. Главный строитель внимательно наблюдал, как ведет себя его детище на волне. Мастеровые же на месте устраняли обнаруженные недоделки.

Спустя несколько недель капитан Трескин мог с чистой совестью доложить командиру порта:

— «Ингерманланд» превосходен. На волну всходит легко. Не валок. На курсе устойчив. В управлении легок и маневрен. Все сработано превосходно!

Присутствовавший при разговоре полковник Ершов с показным равнодушием пожал плечами:

— Дело самое обычное. Строим для Отечества своего!

Вскоре корабль был готов к дальнему переходу. А так как обычно из судов, идущих на Балтику, формировался отдельный отряд, то начальником этого отряда, как старшего по званию и должности, морской министр определил командира «Ингерманланда». Помимо линейного корабля под начало Трескина поступили и два новостроенных транспорта — «Волга» и «Тверца».

Тогда же потянулись к Павлу Михайловичу и просители. Люди желали плыть в Кронштадт на борту линейного корабля. В этом не было ничего необычного. Морское плавание в летнее время, как правило, было не особенно продолжительным. К тому же при хорошей погоде оно гораздо приятнее, чем отупляющая тряска по разбитым российским дорогам. Имелась и еще одна, быть может, самая главная, причина. Военные моряки денег за провоз не брали, довольствуясь лишь небольшой суммой за питание из общего котла. Поездки же на перекладных для средней руки российского обывателя влетали в копеечку...

Практика перевоза пассажиров попутными военными судами в России существовала издавна. Кроме того, командир «Ингерманланда» брал на переход свою супругу. Вместе с Марьей Давыдовной решила отправиться морским путем и гостившая у Трескиных в Архангельске ее младшая сестра Лиза. Брал с собой жену и лейтенант Сверчков, решили не разлучаться с женой и сыном боцман Завьялов и некоторые другие. Так что пассажирам отказа не было.

Отъезжающие на «Ингерманланде» грузились на него за день до

отхода. Долго перегружал со шлюпки на корабль чемоданы отставной полковник корпуса морской артиллерии Борисов. Старый служака отдал военному делу без малого тридцать лет, приняв крещение еще на славном Бородинском поле. Год назад ветеран вышел на пенсию подчистую и решил было доживать свой век в милом сердцу Архангельске, но случилось несчастье. Купаясь в Двине, утонула по нечаянности одна из его дочерей. Не выдержав горя, умерла жена. И старик остался один с двумя старшими дочерьми. Тогда-то, наверное, и решил полковник переменить место жительства. Слишком уж многое напоминало ему здесь о недавнем горе. А тут и случай представился: от своей престарелой тетки получил он небольшой домик в Петербурге. Думал-думал старик, ехать ему или нет, а потом решился. Поедем! К тому же и дочери на выданье, а в столице, глядишь, и женихов себе найдут по сердцу и с положением.

Прибытие на борт «Ингерманланда» семейства Борисовых вызвало среди корабельных офицеров заметное оживление. И было отчего! Дочери полковника Борисова были совершенные красавицы. С первой же минуты своего прибытия девушки оказались в центре внимания. Однако, снисходительно принимая знаки расположения всех офицеров, сами они выделяли из их числа лишь двоих — братьев Назимовых, храбрых и обаятельных лейтенантов. И если Надежде нравился Петр, блиставший в корабельной кают-компании своим неистощимым остроумием, то Софье был более по душе скромный и даже немного застенчивый Евгений.

Уже перед самым отплытием Олимпиада Сверчкова призналась мужу, что ждет ребенка; но как ни отговаривал ее от морского путешествия Дмитрий, Олимпиада осталась непреклонной: еду с тобой — и все тут! Чтобы ей было легче перенести плавание, сопроводить решительную женщину вызвалась ее тетка Елизавета Андреевна. Помимо всего прочего, у тетушки нашлись кое-какие дела в столице, а чувствовавшей себя далеко не лучшим образом Олимпиаде такая помощь была как нельзя кстати. Разрешил Трескин взять с собой и мальчика Ваню Терентьева. Ваня отправлялся в столицу держать экзамен в штурманское училище. За мальчонку заступился корабельный штурман Воронин.

— Возьмем мальчика, Павел Михайлыч, сирота ведь! — уговаривал он командира. — Где ему к экзамену подготовиться... А мы за время плавания мальчонку подучим, да и на службу флотскую поглядит, какова она есть не на картинке писаной. Век будет вас благодарить!

— Ну что с вами делать! — махнул рукой Трескин. — Берем!

Не отказывал капитан и матросам, которые брали с собой не только жен, но и детей малых.

Волновали Трескина и заботы иные, куда более для него существенные. На «Ингерманланде» не хватало положенных по штату офицеров, а ведь кораблю плавание предстояло не только долгое, но и достаточно сложное.

— Разумеется, для внутреннего плавания двумя офицерскими вахтами я бы вполне удовлетворился, — выговаривал он местному адмиралу. — Но для путешествия по морям Ледовитому и Немецкому (Северному. — В.Ш.) того явно недостаточно.

Адмирал особо не возражал:

— Сколько требуется?

— Десяток толковых офицеров, — без долгих раздумий ответил Трескин.

— Да этак ты у меня последних выгребешь! — развел руками командир порта. — Дам, сколько смогу! За остальное не взыщи, у самих с этим туго, знаешь!

Слово свое адмирал сдержал, и перед отходом на «Ингерманланд» прибыли сразу шесть офицеров, служивших ранее в Архангельске.

23 июля Трескин провел предпоходовый смотр. Тогда же прибыло пожелать доброго пути кораблю местное начальство. В кают-компании распили шампанское на легкую дорогу и поставили свечи к образу Николая Угодника. Офицеры, как полагается, переоделись из сюртуков в вицмундиры. На борт подняли все гребные суда.

24 июля поутру отец Василий отслужил молебен, после чего Трескин дал команду к съёмке с якоря. Ровно в полдень 74-пушечный линейный корабль «Ингерманланд» вступил под паруса и при попутном ветре взял курс к берегам далекого Финского залива. Под дубовым форштевнем круто вскипала беломорская волна.

\* \* \*

Первые дни погода явно благоприятствовала мореплавателям. Ветер был свежий и ровный. Яркое светило летнее солнце. «Ингерманланд» как флагман отряда судов шел под одинарным вымпелом. Следом за ним белели парусами транспорты «Волга» и «Тверца». Трюмы судов были заполнены сушеной треской, составлявшей неотъемлемую часть рациона балтийских моряков и весьма ими почитаемой.

Один из участников плавания на «Ингерманланде» впоследствии вспоминал об этих первых днях похода: «Быстро, под всеми парусами

понеслись по волнам Белого моря. Недолго видели мы удалявшиеся берега Архангельска, и, хотя сильно поднимала их рефракция, взошедшее солнце лишило нас зрелища их. Настала морская жизнь и потекла своим строгим порядком. Прекрасная погода и по временам открывавшийся западный берег Белого моря удерживали многих на верхней палубе. Все любовались ходом корабля и новыми переменными видами».

Команда согласно расписанию занималась парусными да артиллерийскими учениями. Пассажиры отдыхали, прогуливались по палубе, знакомясь друг с другом и коротая время в приятных беседах. И если при этом старики вели промеж себя разговоры серьезные да политические, то молодежь откровенно радовалась солнцу, морю и легкому ветру.

Но на палубе «Ингерманланда» рождались не только приятельство и дружба. Вскоре разве что слепой мог не заметить, что лейтенанты братья Назимовы уже не просто увлечены, а по-настоящему влюблены в очаровательных дочерей полковника Борисова. В свою очередь девушки отвечали молодым людям полной взаимностью. Когда днем один из братьев заступал на вахту, его возлюбленная как бы нечаянно прогуливалась неподалеку, глядя со стороны на ловкость и умение своего избранника. Наблюдательная Марья Давыдовна Трескина уже через несколько дней шепнула:

— Готовься, Павлуша, по приходе в Кронштадт еще две свадьбы справим!

— Откуда, Маша? И сразу две?! — изумленно посмотрел на нее муж.

— На всем корабле, наверное, один ты и не знаешь, что твои лейтенанты Назимовы уже просили руки у Надежды и Софьи Борисовых! — пояснила супругу Марья Давыдовна.

— Надо же! — еще более изумился капитан «Ингерманланда», — Такое и нарочно не придумаешь!

— Будет тебе, — замахала руками довольная произведенным на мужа эффектом капитанша. — Братья Назимовы — люди весьма порядочные и благонравные, а дочери у Василия Михайловича Борисова просто прелесть. Это будут не пары, а одно загляденье! Я так Василию Михайловичу и сказала!

— А он-то что? — вздохнув, поднял на жену глаза Трескин.

— Что, что! — развела та руками. — Известное дело, за голову схватился! Ну ничего, никуда не денется, смиритесь!

— И везде-то ты успеваешь! — закончил разговор Трескин. — Мне наверх пора, спи!



Вечером в кают-компании за самоваром уже всеми обсуждался вопрос о помолвке братьев Назимовых с сестрами Борисовыми. Сам старик Борисов, довольный неожиданным поворотом в судьбе дочек, молча попивал чай с блюдца. На вопрос Марьи Давыдовны, благословит ли он своих дочерей под венец, полковник согласно кивнул:

— Им жить, их и выбор! Я ж им счастья желаю!

Капитанша перекрестилась:

— Дай-то Бог счастья да деток вашим девочкам!

На другом конце стола шел разговор иной. Лейтенант Дмитрий Сверчков с молодой женой мечтали о будущем своего ребенка.

— Вот видишь, Митя, — выговаривала лейтенанту Олимпиада. — Ты ведь не хотел меня брать в это плавание, а как все чудесно получилось, как здесь хорошо и весело!

Сверчков огляделся. Разбившись на небольшие группы, офицеры и пассажиры играли в карты и шутили. Тихо трещали нагоревшие свечи. В дальнем углу мичманы Володя Гreve и Митя Лесли, дурачась, в четыре руки барабанили по клавишам пианино «Собачий вальс». Ближе, уже в кругу более солидном, лейтенантском, обсуждались вопросы серьезные. Спорили, как всегда, о флотском переустройстве.

— Ни дать ни взять — великосветский салон! — усмехнулся Сверчков.

Затем поцеловал жену в щеку:

— Дай бог, чтобы погода и далее нам благоприятствовала. Тогда и вправду не переход, а прогулка по водам получится!

На исходе пятых суток плавания корабельный штурман Воронин доложил Трескину:

— Так что, Павел Михайлович, прошли мы семьдесят второй градус северной широты. Вступаем в моря полярные!

— Ясно! — кивнул капитан. — Что барометр?

— Быстро падает! — озабоченно сообщил штурман. — Не иначе, к ненастью!

Трескин поднял голову. Вымпелы, до того лишь слегка развевавшиеся на ветру, туго вытянулись во всю свою многометровую длину.

— Да, ветерок крепчает, — нахмурился капитан. Он повернулся к вахтенному лейтенанту: — Приготовьте корабль по-штормовому! Да проследите, чтобы пушки на качке не сорвало!

К полудню следующего дня хлесткий зюйд-вест уже вовсю трепал верхушки волн. Резко усилилась и качка. «Ингерманланд» с каждым часом все больше и больше зарывался в пенные волны.

Свободные от вахты люди теперь отлеживались в койках. Укачавшиеся

пассажиры не вставали вообще. Чтобы никого не смыло за борт, Трескин распорядился натянуть вдоль всего корабля штормовые веревки-леера, за которые можно было бы в случае нужды ухватиться.

Исчезло солнце. Небо быстро затянуло свинцово-черными тучами, грянул дождь.

Так среди непогоды день за днем линейный корабль пробивался вперед. Через несколько суток болтанки «Ингерманланд» попал в полосу туманов и окончательно потерял маячившие до того на горизонте транспорты. Теперь лишь изредка слышался едва доносившийся откуда-то издали хриплый звук туманного рога, извещавший соплавателей, что на борту судна все живы и продолжают свой нелегкий путь.

«Ингерманланд» уже давно шел лишь под фок-стакселем да зарифленными грот-марселем с контр-бизанью. Остальные паруса во избежание потери убрали. На корабле сами собой стихли шутки и смех. Лица людей осунулись. В выгородке, где размещались матросские жены, в рев кричали укачавшиеся дети. Из-за сильного крена перестали готовить горячую пищу, а раздавали сухую провизию и воду. Из-за боязни опрокидывания печей их прекратили топить. Сразу же встала проблема: как сушиться после вахты? В нижних помещениях и трюме стало сыро и холодно.

Заволновался корабельный штаб-лекарь Сакович: не начались бы болезни!

— Надобно давать матросам и женщинам с детьми специальный порошок да увеличить винную порцию желающим! — советовал он капитану.

Трескин самолично пожелал попробовать порошок первым. Поморщился:

— Экая дрянь! — И выплюнул. — Передайте мое приказание выдавать перед вином. Кто эту гадость съедает, тот и двойную винную порцию получает. Я, конечно, Александр Степанович, в ученость вашу верю, но все же, сдается мне, добрая чарка во сто крат полезней ваших мудрствований. Ибо не токмо нутро лечит, но и бодрость духу дает немалую!

Штаб-лекарь молча пожал плечами. Вступать в споры по медицинским вопросам он считал для себя несолидным.

Сильный шторм продолжался более двух суток кряду. «Ингерманланд», несмотря на все отчаянные усилия команды идти прямым курсом, тащило куда-то в сторону. И поэтому, когда к исходу вторых суток штурман Воронин доложил капитану, что, согласно счислимым расчетам, они продвинулись вперед по пути следования на целых пять миль, Трескин

обрадовался:

— Что ж, для такой болтанки, в какую мы угодили, это совсем даже неплохо! Гораздо печальнее было бы, если бы за эти двое суток нас отшвырнуло миль на полсотни назад!

Тем временем ветер несколько спал, уменьшилась качка. Люди вздохнули свободней. Прибавив парусов, «Ингерманланд» наверстывал упущенное время.

А плавание продолжалось. За днем ночь, за ночью день. Вокруг по-прежнему расстилался безбрежный океан, а над ним — низкое и хмурое северное небо. На двадцатый день плавания в капитанскую каюту постучал штурман.

— Входите! — приподнял голову от подушки прилегший было отдохнуть Трескин.

Воронин замялся в дверях:

— Я, конечно дело, извиняюсь, что побеспокоил вас, но только что мы миновали самую крайнюю точку маршрута — семьдесят три градуса сорок одна минута северной широты!

— Ну и ладно, — кивнул капитан. — Теперь вниз по карте как по маслу покатаемся!

Узнав, что корабль повернул к югу, повеселели и в орудийных палубах:

— Слава те господи, уже к теплу завернули! Глядишь, там снова полегше станет! Да хоть бы и повстречать кого на пути своем, все ж не так тоскливо!

Матросы печалились не понапрасну. Северные воды в те годы довольно редко посещались судами. Поэтому, потеряв в шторм свои транспорты, «Ингерманланд» плыл в полном одиночестве. Лишь раз где-то на горизонте появились и исчезли несколько купеческих судов.

Каждое утро, выходя на шканцы, Трескин первым делом спрашивал у вахтенного лейтенанта:

— Как ветер?

И всякий раз слышал в ответ неизменное:

— Все тот же зюйд-вест, Павел Михайлович!

Тяжело вздыхая, капитан отправлялся осматривать корабль. Огорчения командира понять было можно. Осточертевший всем зюйд-вест упорно не давал «Ингерманланду» спуститься к югу. Сильно недогруженный, без фальшкиля, корабль с трудом продвигался лавировкой при противном ветре. Когда порывы несколько стихали, «Ингерманланд» еще шел вперед, но стоило усилиться зюйд-весту — и корабль быстро сносило обратно. Порой за какие-то несколько часов летел насмарку труд нескольких суток.

— За последние двадцать суток мы вылавировали от параллели Нордкапа всего двести миль.

— Двести миль — это сутки хорошего хода, — заметил кто-то из сидящих офицеров.

— Вот именно, — согласился Трескин. — Поэтому, Андрей Иванович, ограничьте выдачу воды по кружке в день независимо от чинов и положений.

— Как быть с женщинами и детьми? — поинтересовался Истомин.

— Им порцию менять не будем, — решил Трескин. Сырость, скученность, отсутствие горячей пищи и нехватка воды всегда сопряжены в длительном плавании с массовыми заболеваниями. На «Ингерманланде», к счастью, все обошлось: число больных не превысило и десятка. Что способствовало этому: искусство ли штаб-лекаря Саковича, природная ли закалка архангелогородских да вологодских рекрутов, сказать трудно...

Двадцать первого августа барометр вновь стал резко падать.

— Убрать паруса! — распорядился Трескин. — Офицерам собраться на юте!

Когда все прибыли, капитан со старшим офицером провели беглый инструктаж по штормовой готовности и действиям на случай непредвиденных обстоятельств. Здесь же присутствовал и корабельный батюшка отец Василий.

А с севера уже обволакивали небо непроницаемо-черные тучи. Ветер стонал в снастях и рвал в клочья паруса.

— Господи, никак шквал накатывает! — крестились те, что были поопытней.

Молодые же матросы, ежась в предчувствии чего-то недоброго, вжимали головы в плечи.

— Господа офицеры! Прошу всех занять предписанные вам места! — закончил свои наставления командир корабля. — И поскорее!

А вокруг все уже кипело...

Один из членов экипажа «Ингерманланда» впоследствии вспоминал об этих ужасных минутах: «Все затрещало — в одно мгновение грот-марсель изорвало в клочки; крюйсель-шкоты лопнули... Проливной дождь хлынул параллельно палубе — так силен был порыв ветра; свет дня принял какой-то коричневый цвет; голос человека был задушен, и только оглушительный вой бури раздавался над нами. Побелевший как снег океан рассыпался громадными валами спереди и сзади корабля, и поверхность его, казалось, слилась с мрачным небом. Предсказания барометра оправдались — начался шторм. Наступившая ночь придала картине еще

более ужаса Невообразимая фосфорическая игра воды невольно пугала нас при неимоверной качке, когда корабль проходил между валов, казалось, что огненная масса двигается на нас и одним ударом уничтожит все...»

Но прошло совсем немного времени, и команда пообвыкла. К чему только не привыкает человек! Через час-другой то там, то здесь уже слышались соленые матросские шутки, смех.

— Ну как там служители наши? — поинтересовался у капитан-лейтенанта Истомина Трескин, когда тот вернулся на шкафут, обойдя в очередной раз корабль,

— Злы как черти, но веселы. Матушку царя морского вкругоря поминают! — отвечал тот.

— Значит, уже оморячились понемногу! — удовлетворенно отметил командир, безуспешно пытаясь укрыться от ветра, чтобы раскурить сигару.

Среди паствы — безотлучно отец Василий. Каждому у него слово доброе найдется, совет да взгляд ласковый. Никто и не догадывается, что укачивает батюшку страшно. Но отойдет отец Василий в сторонку, справит за борт нужду морскую, чтобы никто не видел, — и снова к служителям.

— Двужильный, што ли, он у нас! — переговариваются промеж себя матросы. — Мы-то хоть на подвахте подремлем, а он и вовсе вниз не сходит!

Матросы ошибались. Отец Василий вниз сходил, и часто, но только для того, чтобы подбодрить запертых в душных каютах женщин и детей. И там его слова ждали как лучшего из лекарств.

А шторм все крепчал. Отчаянно кренясь и зарываясь носом по самый бак, «Ингерманланд» неся в темную неизвестность среди круговерти волн. На штурвальном колесе висело уже до десятка дюжих матросов, однако все было бесполезно. Изменить курс корабля не было никакой возможности.

— Держитесь носом к волне! — кричал, стараясь перекрыть вой ветра, Трескин. — Станем бортом — опрокинет!

Но удержать корабль было уже нельзя. Время от времени «Ингерманланд» ложился на борт так, что волны перекатывались через верхнюю палубу. И тогда замирали сердца самых отчаянных матросов. Встанет или нет? Однако проходило мгновение, другое — и корабль, вначале медленно, а затем все быстрее и быстрее, поднимался из воды, чтобы через несколько минут так же повалиться на другой борт.

Ровно сутки продолжалось это неистовство разъяренной стихии. Такого шторма не видели даже самые опытные моряки «Ингерманланда». Боцман Завьялов, побывавший, наверное, на всех широтах, и тот на вопрос капитан-лейтенанта Истомина отрицательно помотал седой головой:

— Нет, Андрей Иванович, такого шторма я еще не видывал, ни на Тихом океане, ни в Бискайе гиблой. Только теперь и прознал, что такое настоящая буря!

— Да и я, Трофимыч, тоже! — признался ему старший офицер. — Будто судьба нас к чему-то готовит, а к чему — не знаю.

От сильных ударов волн разлетелся в куски двуглавый орел в носовой части корабля. Кто-то усмотрел в этом дурное предзнаменование:

— Коль головы орлиные с коронами слетели, далеко ли до людских!

Рассудительного этого сразу же одернули сурово:

— Типун тебе на язык, дурень! Заметил что, так помалкивай! Неча сумлениями своими добрым людям головы морочить!

Корабельный батюшка меж тем, подобрав рясу, бегал от волн по верхней палубе, чтобы добраться до своих любезных матросиков. Кончина двуглавого орла на батюшку впечатления не произвела.

— Улетел орелик наш! — успокаивал он напугавшихся было рекрутов. — Полетает, полетает да снова к нам и возвратится!

— Так может ли орел-то деревянный летать? — спрашивали рекруты недоверчиво.

— То ваши деревенские, коль деревянные, так ни на что и не способны, а наш флотский все может! — отвечал им батюшка, хитро глаз щуря.

Говорят, что не бывает худа без добра. Наверное, так произошло в этот раз и с «Ингерманландом». При всем своем неистовстве штормовой ветер оказался самым попутным, и до Немецкого моря корабль пронесся как на крыльях, всего лишь за четверо суток.

В Немецком море тоже штормило изрядно, но его миновали достаточно быстро и без потерь в парусах и такелаже. На «Ингерманланде» повеселели — в кают-компании мичмана уже с видом старых морских волков делились друг с другом оценками перспектив:

— Ну, господа, можно считать, что мы уже почти дошли. Осталась разве что самая малость: пройти проливами да пробежаться по Балтике! Думается, неделька хорошего попутного ветра — и мы уже у стен кронштадтских!

На лейтенантском конце кают-компанского стола никаких оценок не давали. Здесь понимали, что ничего никогда наперед загадывать нельзя, тем более на море.

По проходе Скагеррака Трескин рассчитывал завернуть на пару дней в Копенгаген, чтобы налиться водой и дать небольшую передышку людям. Известие о предстоящем заходе в столицу Датского королевства было

встречено на корабле с одобрением всеми без исключения. Еще бы! Впереди несколько дней отдыха! Наперебой писали письма. Кто одно, кто два, кто три, а вот Павел Шигорин аж десять: батюшке с матушкой, бабке, трем кузинам, тетке, друзьям да еще одной юной особе, чей портрет в медальоне носил мичман на шее.

Старший офицер Истомин же всяческие разговоры о делах земных считал вредными и обрывал:

— Вот когда положим дагликс на рейде кронштадтском, тогда и скажете, что дома, а пока вокруг вода, о том забудьте.

Уже перед самой Ютландией ветер поменялся на противный. Снова началась бесконечная утомительная лавировка — непрерывное маневрирование и смена парусов, чтобы хоть как-то продвигаться вперед. Работа очень тяжелая, а зачастую и бесполезная. Недаром говорили в старину, что лавировки выматывают не только силы, но и души моряков.

Маневрам «Ингерманланда» мешала и темнота штормовых ночей. Днем же непрерывно моросил дождь да ложилась на воду непроницаемая пелена. И это в датских проливах, издревле печально известных как кладбище кораблей!

На шканцах — капитан Трескин в накинутом поверх мундира брезентовом плаще. Рядом с ним — его соплавател и верный товарищ Андрей Иванович Истомин. Оба уже давно на пределе сил...

— Трое суток не имеем обсервации, да еще в проливах! — сокрушается командир. — Не плавание, а напасть какая-то!

— Да, Павел Михайлович, пытаться высмотреть что-либо сейчас бесполезно, — опускает зрительную трубу Истомин. — Даже берега за моросью не видно. Как определяться будем, ума не приложу!

Толпившиеся на рострах у фальшборта пассажиры со страхом поглядывали вдаль. Там, в дымке тумана, вставали из волн десятки клубящихся смерчей. Будто огромные поминальные свечи, сопровождали они корабль в пути...

— Господи! — в ужасе крестились женщины. — Не иначе как к несчастью сие знамение!

— Сие есть явление природное, кое по законам не токмо Божьим, но и физическим проистекает! — слышав шум, подошел вездесущий отец Василий.

Немного успокоив женщин, священник отошел в сторону и сам несколько раз истово осенил себя тремя перстами:

— На все воля Божья!

Оглянувшись по сторонам. Не слышал ли кто его сомнения? Боялся отец

Василий, чтоб не закрались в души людские робость да страх, чтобы ни на минуту не усомнились они в силах своих перед бушующей бездной. Кто знает, что ждет впереди?

— Смотрите! Смотрите! — кричали со всех сторон. Отец Василий глянул туда, куда указал пробегающий мимо матрос. Сквозь серую завесу тумана было отчетливо видно, как один за другим, словно по чьей-то команде, быстро рассыпались смерчи. Вот наконец исчез последний. В тот же миг засвежел ветер, наполнив ветрила попутным порывом. Капитан хода, однако, не прибавил, не без основания опасаясь скал и подводных камней.

Предоставим слово одному из членов экипажа — мичману Говорову, опубликовавшему много лет спустя свои воспоминания о плавании на «Ингерманланде»: «Медленно тянулся день 30-го августа. Какое-то необыкновенное, безотчетное уныние поселилось в кают-компании, и, удивляясь общей молчаливости, мы сами не понимали, что могло нас так сильно тревожить. На распорядительность и осторожность капитана вполне мы полагались. Малейший случай не оставался без внимания его. Опытность наших штурманов еще более обнадеживала нас безопасностью. Что ж такое было причиной нашей грусти? Что могло наводить такую страшную тоску, и именно в день 30-го августа? Ничей ум не разгадает нам тайного волнения души и ее предвидений — ей одной, бессмертной части нашего существа, доступна будущность предчувствием».

С ночи тридцатого августа еще более засвежело. Короткие и сильные удары волн то и дело сотрясали корабельный корпус. Не в силах заснуть, люди тревожно ворочались на своих зыбких ложах. Безрадостным было и утро следующего дня. Густой туман по-прежнему препятствовал любой попытке спуститься и отстояться в каком-нибудь из близлежащих портов.

Тридцать первое августа читится на Руси с давних времен особо. Это день святого Александра Невского. На «Ингерманланде» праздник отмечали торжественным молебном с коленопреклонением. За певчих были корабельные офицеры. Однако положенную после этого пушечную салютацию командир отменил из-за непогоды.

Свистел и завывал в снастях ветер. Сплошь белело пенными шапками растревоженное море. Было зябко и неудобно.

В кают-компании подан был праздничный обед, но настоящего праздника так и не получилось. Хороший стол не мог не напомнить, что корабельные продукты уже на исходе, и с завтрашнего дня все без исключения переходят на матросский рацион. Тосты произносили в порядке, принятом на русском флоте: за государя, за флот, за прекрасных



дам... На десерт подали пирог.

Общий разговор меж тем не клеился. Говорили в основном с соседями по столу, говорили о разном: о будущей выплате морского жалованья и глупости столичных начальников, о прочности корабельного корпуса и последних парижских модах, о нынешних ценах на меблированные комнаты в Кронштадте и скандально популярном журнале.

Сам Трескин разговор вел со строителем «Ингерманланда» Василием Артемьевичем Ершовым. Командир был очень доволен своим кораблем, его мореходными качествами.

— Ну что вы, Павел Михайлович, — разводил руками Ершов. — Над этим типом кораблей трудилось не одно поколение лучших российских корабелов. Я лишь снял пенки с их трудов!

— Полноте! Ваша рука здесь чувствуется во всем. Особенно ж добротнo сработан корабельный корпус!

После полудня резко увеличилось число встречных торговых судов. Старший офицер Истомин, во избежании возможного столкновения, велел расставить вдоль бортов дополнительных наблюдателей.

День заканчивался. Сумерки в такое время коротки, и скоро наступила темная ночь. Ветер по-прежнему был крепок. Порывы его то и дело хлестали людям в лицо поднятыми с гребней волн брызгами, пузырили брезент на палубе.

После ужина штурман Воронин раскатал перед командиром карту Скагеррака.

— Вот наше счислимое место! — ткнул он пальцем. — Но полностью быть уверенным в этом нельзя. Расчеты самые приблизительные. Ведь мы уже несколько дней не видели берега и были лишены возможности определить точное место по солнцу и звездам. К тому же течение в здешних местах непредсказуемое и нас могло отнести весьма далеко от расчетной точки!

— Сколько до ближайшего берега? — спросил Трескин настороженно.

— По карте до норвежского побережья полсотни миль, но на самом деле, думается, мы значительно ближе!

— Ладно, — подумав, произнес командир. — Двигаться далее в такой обстановке опасно. Следовать к берегу — тоже. Поэтому постараемся сохранить свое настоящее место, пока не изменится к лучшему погода!

Впоследствии, когда действия капитана 1-го ранга Трескина будет исследовать специальная комиссия, состоящая из самых высоких флотских авторитетов, она признает, что данное решение было весьма своевременным и грамотным...

Ворочая то вправо, то влево, «Ингерманланд» буквально крутился на одном месте, стремясь избежать возможных опасностей.

\* \* \*

После ужина свободные от вахты и работ офицеры собрались в кают-компании. Говорили о надоевшей всем солонине с бобами.

— Василий Артемьевич! — обратился к подошедшему полковнику Ершову лейтенант Дергачев. — Вот вы везете в Петербург с собой холмогорскую корову, но, по-моему, пропадет она там среди столичных буренок зазря. Где ей со столичными тягаться! На нее там ни один бык порядочный не позарится!

— Отдайте корову на закланье! — поддержали Дергачева остальные со смехом. — На том свете вам сия щедрость зачтется!

— А, ладно! — махнул рукой Ершов. — Режьте мою холмогорочку! Что не сделаешь для пользы родного кораблика! Владейте, злодеи!

— Ну, Василий Артемьевич! Вы и впрямь наш добрый ангел! — обступили кораблестроителя обрадованные офицеры. — И корабль нам сладили, и с голоду опухнуть не дали!

С вахты пробили две склянки — девять часов вечера. Павел Михайлович Трескин в это время находился на юте, наблюдая за обстановкой. Сидя на бухте каната, он торопливо пил принесенный рассыльным чай, поглядывая в то же время по сторонам.

— Не нравится мне наше положение, — говорил он старшему офицеру Истомину, находившемуся тут же, — ох не нравится! Как слепые котят тучемся, а куда — не знаем!

В кают-компании за пустым столом сидели лейтенанты Дергачев и подсменившийся с вахты Александр Шигорин. Уставший Шигорин отодвинул в сторону тарелку с солониной:

— Надоело!

— Пойдем ко мне в каюту! — пригласил его Дергачев. — У меня где-то остался приличный кусок сыру, поужинать хватит!

Офицеры направились к выходу из кают-компании. Но в дверях столкнулись со спустившимся сверху штурманом Ворониным.

— Вы не видели Васильева? — обратился он к офицерам.

— Только что был здесь, но куда-то вышел, — ответил Шигорин.

— Хотел у него трубу зрительную взять, — с сожалением произнес Воронин. — Ладно, пойду посмотрю по каютам. По правому борту

открылся огонь, а у меня труба ночного видения ни к черту!

Шигорин с Дергачевым понимающе кивнули. Еще несколько лет назад, будучи в Лондоне, лейтенант Яков Васильев потратил почти все годовые деньги — купил очень уж дорогую, но великолепную зрительную трубу, позволявшую довольно сносно видеть и в ночное время. И если ночью на «Ингерманланде» возникала необходимость, трубу всегда просили у Васильева; лейтенант никогда не отказывал.

На верхней палубе события разворачивались следующим образом. Обнаружив вдалеке огонь, командир корабля предположил, что это светит встречное судно. Капитан Трескин ошибался: то светил маяк! Однако какие-то сомнения в его душе все же оставались.

— Что-то этот огонь мне не нравится! — повернулся Трескин к вахтенному начальнику.

— Да и мне тоже, — отозвался лейтенант Андреев. — Какой-то странный огонь. Откуда у купца фонари с рефлектором?

Тогда-то и послал командир штурмана вниз за хорошей зрительной трубой.

— Будем ворочать вправо! — распорядился Трескин. — Чтобы разойтись с этим господином подалее!

Он подошел к вахтенному начальнику:

— Командуйте к повороту на правый галс!

В этот момент раздался удар... Сила его была такова, что спавших повыбрасывало с коек. Затрещали переборки.

«Ингерманланд» быстро повалился на борт. Все летело на палубу: люди, вещи... Отовсюду слышались крики испуганных, стоны расшибленных.

— Осмотреть корабль! Доложить о повреждениях! — кричал в рупор Трескин. — Всем занять места по аварийному расписанию!

Вскоре на шканцы стали поступать доклады:

— В носовом трюме обильная течь!

— В кормовом вода бьет фонтаном!

— На канатном кубрике все офицерские каюты разнесло в щепки!

— Сорван и переломан пополам руль!

Последнее сообщение было наиболее тревожным. Еще бы, в такую погоду да при таких тяжелых повреждениях корабль остался без всякого управления! А вахтенный лейтенант уже кричал зычно:

— Подвахтенная смена к помпам! Живо! Койки долой!

Засвистали боцманские дудки, и остолбеневшие было от случившегося матросы бросились по предписанным местам. Загремели цепными

передачами громоздкие каттенс-помпы, побежала по ватер-шлангам первая вода. Борьба за спасение корабля началась!

Капитан тем временем собрал на шканцах офицеров. Наскоро совещались, что лучше предпринять для спасения корабля.

— Перво-наперво нужен свет! — оглядевшись, заключил командир. — Зажгите все имеемые фонари!

Исполнить команду бегом кинулся капитан-лейтенант Истомин. Спустя несколько минут темноту ночи рассеял тусклый свет нескольких масляных фонарей.

— Вон, вон огонь! — крикнул один из братьев Назимовых, показывая рукой.

Все оглянулись. Вдали действительно слабо мерцал свет, то затухая, то вновь ярко разгораясь.

— Это, несомненно, маяк, который мы приняли за судовой огонь! — заключил Трескин сокрушенно. — Теперь нам следует по возможности держать к берегу или хоть бы зацепиться якорями за грунт.

По трапу на шканцы взбежал мичман Половцев. Тяжело дыша после бега, он доложил:

— В трюме воды уже до половины!

Офицеры быстро разбежались, каждый получил свое задание: кто к помпам, кто готовить шлюпки, кто руководить заделкой пробоин.

Гулко ударили в темноту пушки, оповещая всех проплывающих мимо о постигшем мореплавателей несчастии. Разбрасывая яркие снопы искр, вспыхнули зажженные фальшфейеры.

Трескин подозвал к себе Шигорина и унтер-офицера Арзамасского:

— Вам задача особая: спасти корабельный флаг!

Лейтенант Васильев занялся спасением корабельных денег.

Бросили лот. Он показал глубину в тридцать саженей.

— Все ясно, — утер лицо от соленых брызг командир. — Мы на развороте с маху врезались в каменную скалу!

Капитан-лейтенант Истомин тем временем руководил отдачей якорей. Но и якоря не помогли удержать «Ингерманланд». Корабль куда-то тащило течением и ветром. Сделать же что-либо с разбитым рулем было просто невозможно. Скоро опускаемый лот уже не доставал дна. Судя по всему, «Ингерманланд» сносило на середину пролива.

В трюме тем временем отчаянно боролись с водой. В ход шло все: пожарные рукава и ведра, артиллерийские кадки и артельные котлы, матросские кивера и даже ротные барабаны... Но пробоины были столь велики, что вода все равно продолжала поступать и люди вынуждены были

отступать все выше и выше. Из-за большого напора воды не успели принести парусины, чтобы хоть как-то затянуть дыры в корпусе; вся парусина после ударов о скалу почти сразу оказалась затопленной.

Однако люди продолжали неравную борьбу. Трюмные люки, через которые уже начинала поступать вода, затягивали брезентами. Меж тем водный поток с силой вышвыривал наверх всевозможные предметы: койки, чемоданы, сундуки и брашпили. Многих било этими вещами, но никто не отошел. Одного из матросов перехватило канатом и протащило по палубе до самого клюза, прежде чем его сумели освободить; однако в сознание он не пришел. Прибежал лекарь Сакович, все инструменты которого тоже остались в залитом водой кубрике.

— Не жалец! — констатировал штаб-лекарь, наскоро оглядев матроса. — Положите его в подвесную койку и оставьте в покое!

Это была первая жертва, но, увы, далеко не последняя...

Тем временем капитан пытался с помощью одних парусов направить «Ингерманланд» к норвежскому побережью, но все его попытки завершились ничем: корабль был во власти волн.

А вода уже выливалась из комиссарского погреба и подступала к жилой палубе. Перед тем как окончательно оставить трюм, лейтенант Дергачев в последний раз по грудь в воде обошел трюмные помещения, проверяя, не остались ли где-нибудь люди. Впоследствии он вспоминал: «До перехода в жилую палубу я вошел в брод-камеру... и увидел, что в ней плавают мешки с сухарями, а между тем баталер Федоров, старший писарь Дряхлицын, жена Федорова и сестра боцмана Гусева, женщина пятидесяти лет, сидят себе и беседуют, а двое детей баталера Федорова спят в койке; я сказал Федорову, чтобы он со всем своим семейством шел в верхнюю кают-компанию, и, взяв одного из спящих детей, понес его туда».

Из трюма выскочил мичман Аполлон Говоров. Он спешил сообщить командиру, что трюм вот-вот окончательно заполнится водой и тогда корабль неминуемо пойдет на дно.

Трескин воспринял известие внешне спокойно.

— Хорошо! — кивнул он. — Ступайте и выводите людей наверх!

Затем подошел к стоящему поодаль кораблестроителю Ершову:

— Василий Артемьевич, сколько времени продержимся еще на плаву?

Ершов на минуту задумался, затем ответил:

— Еще до Нордкапа я велел вашему трюмному унтер-офицеру Вахрушеву забивать пробками пустые бочки. Таковых у нас в трюме более трех сотен. Думаю, что по этой причине затопление трюма нам гибелью не грозит. Бочки будут нас поддерживать. Беда в другом. Вода пойдет выше, да

и штормовая волна будет постепенно разрушать корпус. К тому же наличие мачт может способствовать нашему опрокидыванию.

— Сколько выдержит корпус? — спросил командир.

— Если ветер не уменьшится, то, думаю, суток двое! — отвечал старый корабель.

Трескин с некоторым недоверием поглядел на него.

— Да, да, Павел Михайлович, не сомневайтесь! — укоризненно покачал головой Ершов. — За то, что я сработал своими руками, отвечаю головой!

Предположение создателя «Ингерманланда» полностью подтвердилось. Предусмотрительно подумав о пустых бочках, старый корабельный мастер надолго продлил жизнь своему детищу.

Однако «Ингерманланд» уже подстерегала другая опасность, о которой тоже говорил опытный корабель: корабль все больше и больше заваливался на борт, черпая воду левым фальшбортом.

— Будем рубить мачты! — вздохнул Трескин. — Иного выхода нет! Прежде всего надо избавиться от грот-мачты. Она сейчас наиболее опасна!

Тотчас к грот-вантам кинулись дюжие молодцы с топорами в руках. Несколько взмахов — и страшный треск возвестил всем о том, что грот-мачта полетела в волны. «Ингерманланд» сразу выпрямился. Кое-где, радуясь этой маленькой удаче, кричали «ура». Но, как оказалось, радоваться было рано. Грот-мачта, удерживаемая многочисленными снастями, не желала расставаться с кораблем. Рухнув в воду, она по-прежнему, хотя и значительно меньше, кренила корабль своим весом. Оставлять ее в таком положении было равносильно самоубийству. Кому-то надо было пробраться на погруженные в волны руслени и перерубить удерживавшие мачту снасти.

— Да, забот не убавилось! — мрачно сказал командир. — Кличьте охотников!

Первым прибежал мичман Володя Гreve. Срывающимся от волнения голосом юноша заявил, что почтет за честь исполнить столь рискованное дело.

— Возьми пару матросов из добровольцев и ступай с Богом! — напутствовал его командир. — И... береги себя!

Обвязавшись концом веревки и вооружившись топором, Гreve бесстрашно бросился на левый руслень. Несколько матросов, тоже из охотников, его страховали.

Гreve, меж тем, пробирался к мачте. Мгновение — и первая волна захлестнула смельчака с головой. Там, где только что находился мичман, пузырилась пена. По палубе «Ингерманланда» пронесся стон: неужели

погиб? Все замерли.

— Смотрите! Смотрите! — внезапно закричал кто-то из матросов. — Он жив!

— Где? Где? — неслоь отовсюду.

— Да вон же, вон! — показывал рукой матрос. — Левее!

И точно: левее места, куда вглядывались люди, целый и невредимый, едва виднелся в темноте мичман Гreve. Не теряя времени, он уже вовсю рубил толстые намокшие ванты. Удар — еще... еще... И новая волна... Еще несколько ударов — и снова его захлестывает бурный штормовой поток... Наконец перерублен последний подветренный талреп, и грот-мачта, вначале будто нехотя, а затем все быстрее и быстрее, заскользила на борт, короткий всплеск — и вот она уже качается неподалеку от «Ингерманланда».

Весь промокший до нитки, с разбитым лицом, Володя Гreve взобрался на палубу. Сейчас он обманул смерть, в другой раз это ему уже не удастся...

На жилой палубе, последнем ярусе нижних помещений, шла тем временем не менее отчаянная борьба. Работая по грудь, по горло в стылой воде, люди сражались до последнего.

Говорят, что во время опасности человеческие силы утраиваются. У ингерманландцев они, наверное, удесят�ерялись! Когда старший офицер Истомин доложил Трескину, что матросы на руках перенесли с ростр на шканцы двенадцативесельный катер, на котором предполагали эвакуировать женщин и детей, тот не поверил, пока сам не увидел

— Я не могу не верить своим глазам! — сказал Трескин. — Но все равно это невозможно!

В катер загрузили запасы воды и провизии, но спустить его пока не было возможности из-за большого крена корабля.

— В крайнем случае будем просто сталкивать за борт, а там что бог даст! — решили моряки.

Тем временем артиллеристы во главе со штабс-капитаном Андреем Чевгуздиным выбрасывали за борт пушки и ядра, чугунный и каменный балласт.

Вести ж, поступаемые на шканцы со всех сторон, были одна другой тревожнее. Корабль все больше и больше оседал в воду, и хотя люди знали, что в ближайшее время он затонуть не должен (в трюме — множество пустых бочек), они не на шутку были обеспокоены опасностью не менее страшной. Полузатонувший «Ингерманланд» становился легкой добычей штормовых волн, которые с каждой минутой все легче и легче

перехлестывали через его осевший в воду борт.

К концу подходила и неравная борьба на жилой палубе. Ударами волн одну за другой выбило задрайки из носовых клюзов, и вода, клокоча, с бешеной силой хлынула внутрь корабля.

— Все, ребята, более тут ничего сделать не можно! — крикнул кто-то из оставшихся там матросов. — Пора выбираться, пока здесь навсегда не остались!

Но один человек все же решил остаться на заливаемой водой палубе. Это был артиллерийский унтер-офицер Баев. Решение он принял отчаянное! Унтер-офицер задумал все же пробраться к носовым клюзам и заткнуть их. Попрощавшись с товарищами, Баев по горло в воде двинулся в свой страшный путь. Назад отважный моряк не вернулся. Никто так никогда и не узнал, каков был его конец, удалось ли ему исполнить свой замысел. В памяти ингерманландцев остался лишь его подвиг — подвиг, достойный поклонения.

Женщины и дети, меж тем, собрались в кают-компании. Тревожно прислушиваясь к ударам стихии, они молились о спасении Николаю Угоднику.

— Заступись, святой Микола, спаси нас и деток наших! Не дай сгинуть в пучине морской!

Но молчал в ответ святой. Только раскачивалась под ним мерцающая лампадка, бросая тревожные блики на лица женщин. Матери, как могли, успокаивали испуганных детей:

— Спи, спи! Вот проснешься — и все уже закончится!

Сестры Борисовы, тесно прижавшись друг к дружке, будто ища тем спасения, молчали. Рядом с ними — супруга лейтенанта Сверчкова Олимпиада. Молодая женщина тоже испереживалась: как там сейчас наверху ее Митенька, что с ним?

В кают-компании уже гуляла вода. Женщины плакали.

— Успокойтесь, родные! — уговаривала их, как могла, капитанша. — Вот увидите, все будет хорошо. В море и не такое случается!

Марья Давыдовна — в ночной рубахе до пят. Как спала, так из каюты и выскочила.

Вскоре сверху прибежали посланные командиром матросы, и женщин стали выводить на верхнюю палубу. Вслед за ними потянулись и больные из лазарета. Один из тяжелобольных выходить наверх отказался:

— Оставьте меня здесь, — сказал он пытавшимся вынести его. — Мне уже недолго осталось, займитесь другими. — Забравшись в дальний угол лазарета, он затих и так, тихо, через какие-то полчаса отошел...



По команде Трескина лейтенант Шигорин возглавил сооружение плотов и приготовление к спуску шлюпок. В них спешно складывали компасы, сухари, бочонки с водой.

Из воспоминаний лейтенанта Дергачева: «Когда вода стала сильно прибывать в батарейную палубу, то я с несколькими людьми, взявши связанные матросские койки, пошел в кают-компанию для забивки портов и нашел кают-компанию уже пустою, потому что всех жен и детей вывели наверх. Почти при конце забивания портов волною ударило в кормовые окна кают-компании так, что койки из элен-порта полетели, как ракеты, а рамы из транцев подняло и вода пошла в окна, как в мельничные шлюзы. Тут уже нечего было надеяться на отливание воды, а нужно было думать о спасении. Я сказал находившимся со мною матросам: „Ребята, бросай, пойдем наверх спасаться“. Выйдя из кают-компании, встретил у склянок священника, с которым пропели: „Спаси, Господи, люди твоя!“, простились, и я закричал людям, находившимся на батарейной палубе при отливке воды, чтобы бросали работу и шли наверх спасаться. Этот момент был самый ужасный, люди бросились наверх с невероятной быстротою...»

А в люках уже бурлила черная вода... Паники не было. Наоборот, смертельная опасность, нависшая в равной мере над всеми, сплотила людей. Матросы без всяких раздумий шли на выручку офицерам, а те, в свою очередь, готовы были жертвовать собой ради подчиненных. Старые матросы, как могли, ободряли рекрут. То там, то здесь раздавалось «ура». Боевой клич подбадривал людей, давал им веру в себя, в свои силы.

— Вместе служили, вместе и погибать будем! — неслось отовсюду.

Несмотря на расчеты полковника Ершова, Трескин, не желая рисковать, отдал распоряжение сажать людей в шлюпки и на плоты. Но мест там было немного. Тогда в первую очередь посадили женщин, детей и больных. В каждую шлюпку командир определил по офицеру — старшим. Затем сели матросы. Сам командир, священник, старший офицер садиться не пожелали, твердо решив разделить судьбу своего корабля. Вместе с ними остался и мастер Ершов.

Корабль меж тем все более погружался. Ниже и ниже оседали в волнах разбитые борта. Внезапно погружение прекратилось, а затем «Ингерманланд» вроде бы даже немного приподнялся из воды.

— Все! — выкрикнул давно ожидавший этого момента Ершов. — Более он не оседет! Пока волны окончательно не разобьют корпус, «Ингерманланд» будет держаться на плаву!

Теперь взгляды всех были устремлены на огромные штормовые валы, которые все больше и больше захлестывали корабль. Что-то страшное

происходило и под палубой. Огромный напор воды буквально выгибал палубные доски. Они то там, то здесь с треском разламывались, и тогда в образовавшиеся дыры били мощные водяные фонтаны.

Но люди упрямо продолжали верить в чудо спасения, которое непременно должно было произойти с рассветом.

— Только б до солнышка продержаться, а там и черт не страшен! — подбадривали друг дружку матросы.

Офицеры были реалистичней:

— Днем шансов на спасение значительно больше. Прежде всего при свете куда легче бороться, к тому же места здесь судходные, так что и заметить должны!

Предоставим слово очевидцу: «Настало мгновение ужасное, невообразимая тишина, как будто предсмертный час приготовления к смерти. Все едва переводили дыхание. Служитель веры, с крестом в руках, осенял на все стороны, и молитвы на разных языках неслись к престолу Божию. Вода страшно забушевала в батарейной палубе. Корабль начал трещать и валиться то направо, то налево и наконец остановился прямо. Ветер свирепствовал по-прежнему. Вдруг корабль наклонился налево, вздрогнул. „Мгновение — и он погрузится!“ — думал каждый. Все смолкло, наступило торжество религии, все сняли фуражки. Священник в истинном величии своего сана напутствовал нас отходною молитвою в жизнь вечную, и вслед за тем шумное „ура“ нескольких сот человек, казалось, хотело заглушить рев ветра и шум бурана, свирепствовавшего внутри корабля...»

Возле шлюпок наконец-то встретились сестры Борисовы со своими женихами Евгением да Петром.

А волны меж тем швыряли по палубе шлюпки и плоты, разбивая их в щепки. О том, чтобы спастись на них, теперь не могло быть и речи. Все устремились на ют, к бизань-мачте и на бушприт — в места, которых еще не достигла разъяренная стихия.

Но вот по группе пробирающихся на ют прокатился водяной вал. Раздались сдавленные крики... и все. В живых не остался ни один! На палубе творилось невообразимое. Первыми гибли дети. Уставшие женщины роняли их в воду: кричащих младенцев вырывала из материнских рук бурлящая вода и уносила с собой навсегда. Обезумевшие матери прыгали за борт следом за своими чадами. Не в силах видеть происходящее, на помощь бросались матросы и офицеры и гибли, гибли, гибли...

Командир корабля, тем временем, отдал распоряжение рубить ют.

Расчет Трескина был таков: подрубленный со всех сторон, ют должен непременно всплыть при полном погружении корабля и служить ингерманландцам своеобразным огромным плотом, на котором можно будет продержаться некоторое время.

А шторм неистовствовал. Огромные волны одна за другой били в корабельные борта, и каждая из них не уходила бесследно: зияющие пробоины и разбитые шлюпки, остатки рангоута и изувеченные человеческие тела — вот что оставляли они после себя. Но несмотря ни на что, люди продолжали пробираться к бушприту и бизань-мачте. Путь туда был теперь смертельно опасен: перепутанные снасти, водовороты преграждали дорогу к этим островкам спасения. Судьба ставила перед людьми страшный выбор: остаться на месте, смирившись с неизбежным, и погибнуть или пуститься в смертельно опасный путь и, может быть, спастись. Ингерманландцы избрали борьбу! Штормовые волны, перехлестывая через корабль, уносили смельчаков десятками, но оставшиеся в живых упорно, группами и поодиночке, двигались вперед.

Палуба была усеяна трупами. Среди них то тут, то там еще встречались изувеченные шевелящиеся тела...

На 12-весельном корабельном катере пытались найти спасение с десяток матросов во главе со штурманом Ворониным. На груди под шинелью Воронин спрятал сложенную вчетверо карту и шканечный журнал — документы, крайне необходимые при будущем расследовании причин кораблекрушения. Даже если в живых почти никого и не останется, документы могут спасти главное — честь и доброе имя.

Но корабельным документам лечь на стол судебного заседателя было, увы, не суждено. Огромная волна со всего размаху ударила в катер. В одно мгновение он, переворачиваясь, полетел в воду и исчез там навсегда с находящимися в нем людьми...

Братья Петр и Евгений Назимовы пробивались на ют вместе со своими невестами Надеждой и Софьей. Волны разлучили их. Затем один из валов подхватил Надежду и со всей силы бросил на изломанный баркас. Страшно крича, девушка забилась на железной уключине, глубоко вошедшей ей в живот. Длинная коса Надежды зацепилась за что-то, и умирающая девушка никак не могла освободиться.

Несколько матросов, оказавшись ближе всех к девушке, кинулись было на выручку ей, но тут же были смыты за борт. Тогда к невесте бросился Петр Назимов. Невзирая на опасность, он уже было добрался до нее.

— Надюша, я иду к тебе! — кричал он, стараясь перекрыть шум ветра и рев шторма.

Но дойти до невесты Петр не успел. Очередная волна буквально размозжила его о сломанный рангоут. Надежда Борисова так и осталась висеть на обломках баркаса. Некоторое время она еще кричала и рвалась, но затем затихла, и долго еще ее обездвиженное тело терзали волны...

Тем временем Софья и Евгений Назимов пробирались к юту вдоль борта. Разлученные волнами, они снова нашли друг друга.

— Теперь уж до последней минуты будем вместе! — шептал своей любимой лейтенант. — Ты только не бойся!

— А я и не боюсь ничего, когда ты рядом! — отвечала та, крепко прижимаясь к жениху.

Так, держась за руки, они медленно, метр за метром, продвигались вперед. Но тут пенный поток сбил обоих с ног. Из последних сил схватились лейтенант с девушкой за запасные ростры, стараясь удержаться за них. На помощь бросился бывший рядом унтер-офицер Немудрый, но не успел: ростры перевернулись и Евгений с Софьей оказались далеко за бортом. Видя, что смерть неминуема, они обнялись и так, вдвоем ушли на дно...

Из нескольких десятков людей, пробиравшихся на ют, дошли туда буквально несколько человек. Оставшиеся в живых повернули назад: не все ли равно, где погибать! Тонущих ободрял отец Василий.

— Мужайтесь, братья! — басил он. — Мужайтесь, ибо в борении за жизнь земную и есть высшая добродетель человеческая!

Окружавшие священника матросы и офицеры крестились:

— Укрепи, Господи, чтобы встретить свой час достойно!

Прощаясь друг с другом, целовались, просили прощения за прошлые обиды. И не было уже среди них никакого различия ни в чинах, ни в происхождении. Перед лицом смерти все стали равны.

Внезапно «Ингерманланд» повернулся носом к волне. Может, Господь и впрямь сжалился на некоторое время над русскими моряками?.

С новыми силами люди бросались вперед на ют. И снова гибли, но все же некоторым удавалось достичь цели.

Некоторые избрали себе местом пребывания одиноко возвышавшуюся бизань-мачту. Здесь был свой резон: волны могли достичь ее лишь при полном затоплении корабля. Но была и опасность — при столь сильном ветре мачта могла обломиться и рухнуть в любой момент, и тогда судьба находящихся на ней людей была бы предрешена. Кроме того, часами висеть на вантах было делом нелегким даже для крепких, здоровых мужчин, не говоря уж о женщинах. И все же бизань-мачта была одним из немногих островков спасения, куда, рискуя жизнью, устремились десятки

ингерманландцев.

И снова предоставим слово одному из переживших весь ужас этой трагедии, Аполлону Говорову. Вот что писал он об этих минутах: «Оставалась еще бизань-мачта... Женщины следовали примеру мужчин, но надежда спасения была тщетная, и немногие из них достигли желанной цели. Пять или шесть человек перебрались кое— как на крюйс-марс. Видя их, решился я испытать счастья и, перекрестившись, полез туда, стараясь добраться до остатка грот-мачты... Пучины, образовавшиеся в пути из... корабельных люков, воспрепятствовали моей смелой попытке. Нас било всем, что попадала в волны. С палубы смывало все... Страшная волна подхватила меня с несколькими матросами и бросила к кнехтам грот-мачты. Каждый из нас хватался за что мог. Я ухватился за остаток сломанной мачты... Впереди меня все было усеяно матросами. Измученный... остановился я отдохнуть, когда надо мною раздался хриплый голос: „Ваше благородие! Упаду, ваше благородие! Упаду!“ И вслед за тем кто-то спустился на плечи мои. Напрасно думал я удержаться, несчастный упал и потащил меня с собою; руки мои оборвались, я схватился было ногами, но силы меня совершенно оставили, и я упал в бурун на шканцы... Бившись недолго руками и ногами, начал я погружаться, еще минута и в это мгновение два или три конца веревок ударили меня по голове... Не теряя надежды, окостенелыми руками уцепился я за веревку...»

Спасителем Говорова, как и многих других матросов и офицеров, был отважный мичман Дмитрий Лесли. С несколькими, как и сам, смельчаками он вылавливал обессиленных людей и доставлял их на ют. Скольких спасли они, теперь уже не скажет никто. Да и кто считал! Мичман Лесли с товарищами продолжал свое дело до тех пор, пока очередной штормовой вал не накрыл их навсегда...

Командир корабля Трескин, находясь на юте, пытался оттуда по мере сил руководить переправкой людей. На шканцах же переброску матросов, пассажиров и офицеров на ют осуществляли трое: старший офицер корабля Андрей Истомин, штаб-лекарь Александр Сакович и корабельный батюшка отец Василий. Когда шканцы опустели, все трое тоже двинулись в путь. Но они опоздали. Вконец разбитая волнами верхняя палуба, местами просто вставшая на дыбы, делала их попытку безрассудной. Герои были обречены. Все трое прекрасно понимали свое положение, но все же не сдавались: где ползком, где бегом упрямо продвигались к корме корабля.

Когда же на их пути сорвало с крепления баркас и понесло его прямо на отважных людей, капитан-лейтенант Андрей Истомин не растерялся. В

какую-то последнюю долю секунды он все же сумел оттолкнуть в сторону доктора и священника. Сам отскочить уже не успел... Тяжелый баркас с размаху вдавил капитан-лейтенанта во вздыбленный палубный настил. Смерть старшего из славной династии братьев Истоминых была мгновенной.

Через несколько минут в одном из многочисленных водоворотов нашел свой конец и корабельный лекарь Сакович. Отец Василий на случайно подвернувшейся доске вплавь добрался до юта. Оттуда ему бросили веревочные концы, и по ним батюшка кое-как выбрался из воды.

По юту, расталкивая столпившихся, как безумный метался в поисках своей молодой жены лейтенант Сверчков.

— Не видели ли вы моей Олимпиады? — спрашивал он каждого.

Люди отводили взгляды. Да и что они могли сказать ему? Один из очевидцев ужасной смерти этой молодой женщины вспоминал впоследствии: «Супруга его, выброшенная из баркаса на шканцы, долго гребла руками, поддерживаясь на какой-то доске, пока огромным обломком коечных сеток не ударило ее по спине, и, облитая кровью, она погрузилась в общую могилу».

Вглядываясь в уходящую темноту, люди с надежной ждали наступления рассвета, связывая с ним свое спасение. И никто еще не знал, сколь труден будет этот долгий день, сколь многие из них не увидят его конца. Где-то за штормовыми тучами вставало солнце где-то гасли последние звезды, а вокруг растерзанного «Ингерманланда» по-прежнему бушевала стихия. Противостояние продолжалось, еще далеко не было ясно, кто же выйдет победителем из этой неравной схватки...

\* \* \*

Когда рассвело, взору оставшихся в живых открылась страшная картина: полузатопленный, неузнаваемый «Ингерманланд», рядом с которым — волны, усеянные обломками вперемешку с человеческими телами, и пустынная штормовая даль, теряющаяся в туманно-дождливой пелене.

Сам корабль представлял собою скорее уже какой-то остов, по которому то и дело прокатывались огромные волны, все круша на своем пути и тут же унося это с собой. В центре корабля, на месте грот-люка, образовалась гигантская дыра, где вовсю кипел мощный водоворот. Ночью при переправке на ют не один десяток людей был затянут сюда. И теперь

при свете дня было отчетливо видно, как стремительно вращающаяся воронка то и дело выбрасывала на поверхность донельзя обезображенные тела.

— Смотрите, смотрите! — вдруг закричали люди. — Что это такое?

Неподалеку от «Ингерманланда» в пенных разводьях волн мелькнули огромные черные тени. Мелькнули — и пропали.

— Почудилось! — решили люди.

Но они ошиблись. Тени были. Это примчались на страшный пир всесильные и беспощадные властители северных глубин — касатки. Пока они только осматривали место своего будущего пиршества. Пока их было мало. Их час еще не пришел, но скоро-скоро настанет...

Невдалеке от борта корабля мотало на волнах разбитый баркас. Долгое время он перекачивался штормовыми валами по палубе, нанося тяжелые повреждения «Ингерманланду» и давя людей, пока не был сброшен за борт. Теперь в нем нашли спасение до десятка смытых за борт моряков. Еще столько же плавало рядом, пытаюсь ухватиться за баркас.

Капитан Трескин, невзирая на опасность, стоял среди волн, широко расставив ноги. Уже дважды его смывало за борт, и дважды матросы спасали своего командира. Трескин из последних сил пытался как-то организовать команду, и это ему удавалось. Под его руководством оставшиеся в живых офицеры наскоро сбивали матросов в десятки и так продолжали борьбу за спасение людей. Сильные и сохранившие бодрость духа стояли впереди. Слабых и обессиленных поставили в середину. Действия Трескина сразу же уменьшили количество гибнущих.

Но командиру недолго суждено было возглавлять свою команду. Очередной пенистый вал сбросил его далеко за борт. Обессиленный командир едва держался на плаву, и, безусловно, смерть его была бы уже предрешена, если бы не счастливая случайность. Неподалеку от него дрейфовал полузатопленный корабельный катер, куда набились такие же, как он, сброшенные за борт.

С катера кричали, взывая о помощи. И тогда, несмотря на опасность, от борта «Ингерманланда» отвалила капитанская гичка — последнее средство спасения, остававшееся в распоряжении ингерманландцев. По единодушному решению оставшихся в живых офицеров отправили на выручку попавших в беду. Однако справиться с ветром и волнами гичке было, увы, не под силу. Подгоняемая ветром, она понеслась было за катером, но потом ее потащило куда-то в сторону. С корабля было видно, как натужно, из последних сил, выгребали находившиеся в ней матросы. Вскоре и гичка, и катер исчезли среди волн, будто их и не было вовсе.

День меж тем был уже в самом разгаре. Вдалеке в туманной дымке проступали скалы норвежского побережья. Холодный порывистый ветер пронизывал насквозь и без того продрогших людей. То и дело падали обессиленные. Короткий вскрик... Плеск волны... И все.

К полудню ют почти полностью ушел в воду. Ряды ингерманландцев все редели. Почти каждая новая волна, прокатываясь вдоль корабля, уносила с собой добычу. Теперь люди искали последнего спасения на вантах бизань-мачты, и без того давно заполненной. Места там уже почти не было, и тогда более сильные оставили мачту, чтобы помочь спастись слабым. Ни один не кричал и не пытался оттолкнуть товарища. Из тех матросов и офицеров, кто покинул бизань-мачту, не уцелел почти никто...

На вантах же люди висели гроздьями. Более полусотни матросов, офицеров, женщин и детей собралось на крьюйс-марсе — небольшой деревянной площадке, расположенной в верхней части бизань-мачты. Здесь буквально лежали друг на друге в два, а то и в три ряда. Один на другом, без разбора. Многие были раздеты, такими их застало крушение. Надо ли говорить, что смерть забирала их первыми. От холода и жестокой усталости многие впадали в забытие и падали, падали, падали... Так погиб любимец кают-компании весельчак и балагур лейтенант Федор Андреев, до самой последней минуты подбадривавший товарищей. Так погибли многие другие.

А волны по-прежнему неистовствовали. Пенные вершушки уже лизали бизань-ванты почти в самой середине. Спасаясь, люди отступали. И чем выше они поднимались, чем меньше оставалось для них места, тем чаще они срывались вниз.

В поисках спасения шли на самые невероятные предприятия. Так, один из офицеров обратил внимание, что у судового колокола возится матрос, стоя по грудь в воде. То был канонир Шефер.

— Что ты делаешь? — изумился изумленный офицер, разглядывая немыслимое сооружение, над которым трудился матрос.

— Домик, ваше благородие! — отвечал тот, отплевываясь от набегавшей волны и с яростью продолжая отдирать очередную доску от корабельной обшивки.

— Но зачем он тебе? — еще больше дивился спрашивающий.

— А лягу в него, как совсем немочно станет, да и поплыву, куда окиян понесет, авось куда и вынесет!

Вскоре неуклюжее сооружение, более всего напоминавшее гроб, было кое-как сбито гвоздями и для верности обмотано обрывками веревки. Но воспользоваться результатами своего труда матросу так и не удалось: волна



разнесла его ящик в щепки. Можно только догадываться, что было бы с предприимчивым канониром, пусть он в своем «гробу» в самостоятельное плавание.

— Слава те, Господи, что уберег от сей затеи! — перекрестился матрос и полез на ванты. — Буду теперича здесь смертного часа дожидаться!

— Смотрите, смотрите! — раздался внезапно сверху чей-то взволнованный голос.

Люди медленно приподнимали головы:

— Что? Где?

— Да вон же! Паруса! Паруса!

В сером мареве непогоды отчетливо белели пятнами паруса. Они быстро увеличивались в размерах — приближались! Сразу три судна держали курс прямо к «Ингерманланду».

— Неужели все уже позади?! — радостно выкрикнул кто-то.

— Ура! — гремело над бизань-мачтой.

— Ура! — донеслось с отрезанного от остальных бушприта

На мачте видели паруса только те, что был лицом к ним. Другие из-за тесноты просто не могли повернуться и лишь нетерпеливо спрашивали:

— Ну что там?

— Что за суда и куда плывут?

— Скоро ли?

— Да, да! Они правят прямо на нас! — отвечали им и тем самым еще более разжигали нетерпение большинства.

Скоро суда (а это оказались небольшие, но достаточно мореходные лоцботы) сблизилась с «Ингерманландом» почти вплотную и стали подходить к корме.

Спасавшиеся на бушприте, думая, что их по какой-то причине не заметили, кричали на проходившие мимо суда:

— Спасите! Мы здесь! К нам! К нам!

Люди махали шляпами и кафтанами. Несколько человек, думая, что с бушприта снимать не будут, взялись, невзирая на опасность, через волны пробираться на ют. Они почти сразу погибли.

Боцман Завьялов с тремя матросами решил на предприятие весьма рискованное. Они забрались в брошенную на палубе и вконец разбитую шлюпку-«восьмерку». Завьялов твердой рукой развернул ее на очередном накате, а следующий вал перебросил «восьмерку» в море. Гребли попавшимися под руки банниками и обломками досок. Несколько раз наблюдавшим с корабля казалось, что шлюпку вот-вот опрокинет волнами. Но всякий раз в последнюю долю секунды Завьялов успевал вывернуть ее

из-под удара. Опытнейший боцман еще раз доказал, что не зря на всем флоте пользовался славой искусного моряка. Не многие знали, что Завьялов пустился в свое рискованное плавание не ради собственного спасения. Боцман хотел, пробравшись на одно из проходящих рядом суденышек, подсказать тамошним морякам, как способнее спасать людей с корабля, где борт менее поврежден и где можно наладить канатную дорогу. Потому-то, оставив на попечение товарищей жену с сыном, и кинулся Завьялов в объятия бушующей пучины.

Через несколько минут «восьмерка» поравнялась с первым из лоцботов. По «Ингерманланду» пронесся вздох облегчения:

— Слава те господи! Хоть кто-то уже спасся. Сейчас и за нас примутся!

Радость русских моряков оказалась преждевременной. Лоцботы и не думали заниматься спасением людей с гибнущего корабля. Но и это не все! Первый из ботов, к которому кое-как подгресла завьяловская шлюпка, наотрез отказался принять к себе на борт моряков. Та же история повторилась и со вторым ботом. Теперь у Завьялова с товарищами оставалась последняя надежда — третий лоцбот. Если и его капитан откажет в спасении, то четверем смельчакам не останется ничего, кроме смерти. Сил вернуться уже не было! Капитан третьего лоцбота, сжалившись, все же принял на борт матросов со шлюпки. И только боцман Завьялов последним покинул ее, как «восьмерка», клюнув несколько раз в воду носом, камнем пошла на дно...

Едва вступив на палубу судна, боцман бросился к капитану, чтобы попытаться убедить его в необходимости спасения людей с тонущего корабля.

— Там женщины и дети! — убеждал он бородатого кэптэна.

Однако тот безмолвствовал, попыхивая трубкой. Капитана лоцбота, как и двух его коллег, волновало сейчас иное: вместе спасения погибавших команды лоцботов вылавливали матросские койки!

Морская история знает не так уж много примеров, когда гибнущим отказывалось в спасении ради самой дешевой наживы. Ингерманландцам довелось познать и это!

— Мародеры! — кричали с полузатонувшего корабля. — Будьте вы прокляты!

Но штормовой ветер заглушал слабые голоса.

Видя, что никто и не думает заниматься спасением людей, Завьялов ударом кулака сшиб с ног ближайшего лоцботовского матроса и попытался выпрыгнуть за борт. Но не успел, навалились сразу в пятером. Скрутили по

рукам и ногам, а затем бросили в трюм, где уже сидели трое его матросов. Лязгнул замок — а русские моряки очутились в кромешной тьме. Лишь слышно было, как бессильно билась о борт крутая волна. И тогда, уткнувшись лицом в бухту намокшего каната, Завьялов зарыдал...

А лоцботы, строго держа один в корму другому, легли на разворот.

— Неужели они уходят?.. — кричали на «Ингерманланде».

До самого последнего момента люди надеялись, что капитаны судов, подобрав плавающую добычу, все же займутся спасением уцелевших. Но эти надежды оказались тщетными. Лоцботы уходили. И тогда вдогонку им понеслись проклятья. «Прощай, минута надежды... — вспоминал один из очевидцев этого гнусного поступка. — Нами снова овладело отчаяние...»

Снова ингерманландцы остались одни среди бушующих волн.

— Не спать! Не спать! — кричали офицеры. — Заснете — погибнете!

Но продрогшие и уставшие люди то и дело засыпали, чтобы уже никогда не проснуться.

Кто-то решил, что в воде будет намного теплее, чем на пронизывающем ветру. Сразу несколько человек спустилось в воду, чтобы хоть немного согреться. Через некоторое времени все они погибли. Затем кто-то обнаружил в вахтенных ящиках у гакаборта позабытые всеми сигнальные флаги. Находка пришлась как нельзя кстати, тем более что флаги каким-то чудом оказались сухими. Ими обвязывали головы, заворачивались в них полностью. Офицеры рвали полы своих длинных сюртуков, создавая из обрывков некое подобие тюрбанов.

«Ингерманланд» меж тем по-прежнему куда-то дрейфовал. Куда? Этого не знал никто.

И снова надежда! На сей раз это был большой торговый бриг, правивший прямо на «Ингерманланд». Но, раз обманутые в своих ожиданиях, люди были намного сдержаннее: они лежали и висели молча, сберегая последние силы.

Вскоре бриг поравнялся с кораблем. Над ним хлестко трепетал на ветру торговый британский флаг. На рострах покоился солидный баркас. Даже неопытному глазу было совершенно ясно, что спасательная операция для такого крупного и прекрасно оснащенного судна не составит особых хлопот. Не сбавляя парусов, «купец» едва не раздавил плававших прямо по его курсу матросов, что спасались, держась за обломок фок-мачты. Пройдя буквально в нескольких саженях от гибнущего корабля, бриг как ни в чем не бывало продолжал свой путь и вскоре исчез из виду. А на «Ингерманланде» продолжалась отчаянная битва за жизнь. Но каждый новый час уменьшал шансы на победу в ней.

Вот оборвало толстый трос и понесло в море плававшую до той поры подле корабля грот-мачту, служившую последним прибежищем для смытых за борт. На мачте осталось человек пятнадцать матросов во главе с мичманом Бубновым. Некоторое время несчастные были еще видны, но затем окончательно пропали из виду. Следом за грот-мачтой затерялось в волнах и большое бревно, за которое держался с десятком товарищей унтер-офицер Немудрый.

Над волнами все чаще и чаще раздавалось негромкое «ура». Это потерявшие всякую надежду на спасение моряки подбадривали друг друга боевым кличем. В довершение ко всем бедам начала разваливаться палуба юта. На глазах у оцепеневших ингерманландцев расходились пазы. Посредине юта от бесконечных ударов волн образовалась огромная дыра, в которой кипел водоворот, то и дело поглощавший все новые и новые жертвы. Спасавшиеся на бушприте могли лишь издали наблюдать за смертью своих обреченных товарищей. Помочь чем-либо они были бессильны. Между ними было бушующее море.

А день уже клонился к закату. Низкое скандинавское небо чернело тучами.

Вновь вокруг корабля замелькали острые плавники. С бизань-мачты было хорошо видно, как кроваво забурлила вода у одного из обломков мачты, где спасалось человек пять матросов. Касатки начали свой ночной пир...

На корабле люди готовились ко второй ночевке. Каждый искал место поудобнее да повыше. Не особенно надеясь на свои истощенные силы, привязывались веревочными концами. Если уж идти на дно, то вместе с мачтой!

Артиллерийские офицеры братья Чевгуздины решили перебраться на фок-мачту, что плавала у самой кормы. Почему они посчитали, что там им будет безопаснее, неизвестно. Братьев отговаривали, но те твердо решили рискнуть.

— Здесь теснота, один на другом сидим, а там места вдоволь. Да и держаться есть за что! — отвечал они всем.

Молодые и сильные, они уже почти добрались до цели по протянутому к мачте канатному концу, когда огромная волна погребла их под собой...

С треском и грохотом стал разваливаться корабельный борт, отделяясь от основного корпуса огромными кусками. На одном из таких кусков сгруппировались человек до сорока. Там оказались главный строитель «Ингерманланда» корабельный мастер Ершов, лейтенанты Васильев, Сверчков, Дудинский. Были там и две женщины Марья Давыдовна

Трескина и жена боцмана Завьялова с младенцем на руках.

Пять раз смывало за борт Марью Трескину, но каждый раз ценой нечеловеческих усилий она снова и снова забиралась обратно. Вид недавно еще светской дамы в разорванном нижнем платье, с окровавленным лицом и разбитыми ногами был ужасен. Но присутствия духа капитанша не теряла. Вместе с женой боцмана они поочередно держали на руках малыша, оберегая его от волн и ветра.

Вот волна сбивает женщин с ног. Ребенок с криком летит в разводья бушующей пены. Мать в ужасе закрыла глаза... Но уже прыгает кто-то из оказавшихся рядом матросов и буквально в последний момент выхватывает малыша из воды.

Сорвало и понесло в море горничную семьи Сверчковых. Широкий сарафан надулся от ветра как колокол, и захлебывающуюся девушку со страшной силой понесло от корабля. Мелькнула лоснящимся черным боком касатка — и несчастная исчезла навсегда. До конца оставался со своей паствой отец Василий. В последний раз его видели среди больных, размещенных на юте. Больных доставили туда в самом начале кораблекрушения, и они так там и сидели, прижавшись друг к другу, тесной группкой, выделяясь среди остальных своими халатами и колпаками. Погибли они все без малейшего крика, ибо к смерти были готовы давно. С ними был погребен в волнах и батюшка, отказавшийся искать спасения на бизань-мачте и разделивший добровольно участь этой наиболее незащищенной части команды. А смерть выхватывала все новые и новые жертвы...

И вновь воспоминания Аполлона Говорова: «Много было перед глазами нашими ужасных, раздиравших сердце сцен. Семейство одного артиллериста спаслось на юте. Мать, выбившаяся из сил, уронила своего малютку за борт. Младенец начал биться ручонками и долго держался на воде, приводя тем всех в изумление, он как будто ждал кого-то. Через несколько мгновений сбросило буруном в море его отца и мать. Обессиленные, они недолго держались, хватаясь друг за друга, и через минуту оба погрузились. За ними исчезло в волнах и дитя их, и вот кого ждал младенец, вот с кем хотел он соединиться в будущей жизни...»

Ряды ингерманландцев быстро редели, но оставшиеся в живых продолжали борьбу с неослабевающим упорством. А день уже кончался. Быстро темнело. По-прежнему бушевал шторм, по-прежнему свирепствовал ветер. И впереди у обессиленных людей была еще одна ночь — ночь, которую переживут немногие.

С наступлением полной темноты корабль почти совсем скрылся под

водой и волны уже вовсю захлестывали нижнюю часть бизань-мачты и бушприт.

Эта вторая ночь была куда более тяжелой, чем первая. Ингерманландцы ослабели до такой степени, что не могли двигаться. У многих начались галлюцинации.

— Вижу! Вижу! — кричал лейтенант Сверчков, чей разум помутился с гибелью жены. — Вижу на шканцах множество камней, а на камнях сады из цветов необычайных!

Из последних сил Сверчков стал сползать с бизань-мачты, чтобы пробраться к одному ему ведомым садам и нарвать там цветов для своей жены. Взгляд лейтенанта был бессмыслен, лицо белое, почти покойническое. Сверчкова спасли матросы: сразу же несколько человек кинулись к лейтенанту и силой удержали его от верной гибели. Вскоре Сверчков впал в забытие, и его привязали к мачте. Незадолго до полуночи, совсем окоченев на ветру, потерял сознание и свалился с мачты в воду мичман Аникеев. Лишь легкий всплеск волны сопровождал его конец. А затем было видение. Никто из сохранивших еще полное сознание не мог в точности позднее сказать, было оно явью или нет.

Внезапно из мглы прямо на «Ингерманланд» выскочил маленький лодбот. Отчаянно кренясь на крутой волне, он приблизился к плававшему обломку грот-мачты и ловко снял державшихся за него людей. Обойдя вокруг корабля, но не решившись приблизиться к нему из-за большого наката, лодбот так же внезапно растворился во тьме.

Ночная картина была ужасной. Море вдруг, словно празднуя свою победу над посланцами суши, покрылось каким-то дьявольским фосфорическим светом. Сам корабль полыхал зловещими синими огнями, всплески волн разбрасывали по воздуху горящие снопы брызг-искр.

А люди все гибли. Вот затрепал и лопнул поддерживавший бизань-мачту толстый канат-штаг, и все спасавшиеся на нем тотчас исчезли в волнах. Лишь бился запутавшийся в снастях и повисший вниз головой неизвестный матрос, но скоро затих и он.

Ближе к утру люди начали умирать уже десятками. Смыло за борт строителя корабля Ершова. Умер от истощения и мальчик Ваня Терентьев, ехавший держать экзамен в столичное штурманское училище. Одним за другим погибли мичман Николай Головачев и сын создателя корабля мичман Левкий Ершов. Сорвался с мачты и камнем ушел ко дну отчаянный смельчак мичман Володя Греев, не потерявший до последней минуты ни присутствия духа, ни бодрости. Погиб мичман Александр Сухов. Страшная смерть ждала и майора ластового экипажа Зубова, находившегося на

«Ингерманланде» в качестве пассажира. Попав в водоворот, он был в одно мгновение буквально растерзан волнами. Не суждено было выжить и старику-полковнику Борисову. Потеряв дочерей, он лишился рассудка. Приставая к людям, несчастный то и дело принимался доказывать, что его дочери уже давно дома. Затем начинал звать их, вглядываясь в волны. Рыдания его сменял внезапный безумный смех. Перед рассветом старик сообщил окружающим, что дочери позвали его к себе.

— Вон они! — говорил он, глядя невидящими глазами куда-то вдаль. — Я вижу их! Они стали русалками! Как прекрасны они, мои доченьки! Я здесь, мои милые! Я иду к вам!

Оттолкнув пытавшихся схватить его, полковник Борисов смело шагнул в бездну...

Оставшихся в живых на юте возглавил лейтенант Александр Шигорин. Подле него сгруппировались мичманы Половцев, Левин, Рененкампф и комиссар Андреев, матросы. Несмотря на почти безвыходное положение, Шигорин даже организовал погребение погибших, насколько это было возможно. Под его руководством приступили к сооружению плотов. Первый плот при спуске за борт тут же разбило со всеми людьми, но второй плот все же удалось спустить. На нем нашли приют человек пятнадцать.

Плот быстро понесло вдаль, и вскоре он затерялся в волнах. Люди на нем уцелели. Через некоторое время их подобрало проходившее мимо торговое судно, которое и доставило русских моряков в Копенгаген. Оттуда после отдыха и лечения они были переправлены в Кронштадт.

Тем же, кто оставался еще на обломках корабля повезло гораздо меньше. Дрожа в ознобе, ингерманландцы тесно жались друг к другу. Все понимали, что до следующей ночи им не дожить. Корабль хоть и медленно, но неумолимо погружался, сил не оставалось вовсе...

\* \* \*

И снова парус! На этот раз он показался незадолго до полудня. Это был небольшой грузовой тендер, с трудом лавировавший против ветра. С «Ингерманланда» при виде его уже никто не кричал. Люди лишь еле слышно шептали молитвы.

Поравнявшись с бушпритом корабля, тендер прошел под нос «Ингерманланда». Тендер был мал, на палубе его находилось не более пяти матросов, а на рострах стояла лишь одна шлюпка-скорлупка. Наверное, по

этой причине оставшиеся в живых ингерманландцы не очень-то надеялись, что столь утлое суденышко станет их спасать. Ведь куда более крупные суда старались даже не приближаться к тонущему кораблю. Но опасения русских моряков на этот раз оказались напрасны — крохотный тендер вел себя совершенно иначе, чем другие. С его палубы матросы кричали ингерманландцам что-то подбадривающее, размахивая в знак приветствия шейными платками. Лишь рулевой тендера оставался невозмутим. Сжимая в руках румпель, он уверенно правил своим суденышком. Раздалась команда капитана — и на палубе тендера засуетились. Когда же тендер дошел до середины «Ингерманланда», глазающих на его палубе уже не было и в помине. Каждый член маленького экипажа был занят делом. А посреди палубы стоял высокий худой старик в штормовой зюйдвестке, с трубкой в зубах. Не вынимая трубки изо рта, капитан что-то прокричал, и тотчас четверо матросов бросились к шлюпке. Минута, другая — и шлюпка на ходу сброшена за борт. Двое членов экипажа стремглав слетают в нее. С тендера им бросают веревочный конец, и шлюпка, тяжело выгребая, направляется к останкам «Ингерманланда». Седой капитан грозит русским морякам топором.

— Чтой-то он? — испугались молодые матросы.

— Боится, чтобы разом в шлюпку его не бросались не потопили бы ненароком! — отвечали старослужащие. — Энто зря, — шептали рекруты. — Что мы, непонятливые, что ли!

Подойдя к кораблю, со шлюпки передали один конец и сразу приняли другой. Этой операцией на «Ингерманланде» руководил лейтенант Шигорин. Шлюпка развернулась и, не беря никого на борт, устремилась в обратный путь. Подойдя к тендеру, с нее передали оба конца. На корабле ликовали: веревочная дорога готова, и можно приступать к переправке людей на тендер!

Шигорин выделил сразу несколько наиболее сильных матросов. Те быстро подтянули концом пустую шлюпку к борту «Ингерманланда».

— Первый десяток может грузиться! — скомандовал Шигорин. — Женщины и самые немощные!

Офицеры и матросы безмолвно расступились, давая дорогу тем, кому определено было первыми покинуть корабль. Среди женщин были Марья Давыдовна Трескина и жена боцмана Завьялова с ребенком.

На тендере дружно налегли на канат, и вскоре первые ингерманландцы уже были там. Люди бросились было благодарить капитана, но тот отстранил их: некогда!

Спасенных встречали на палубе тендера ржаным сухарем и кружкой



воды пополам с водкой. После перенесенных страданий угощение это казалось верхом блаженства. Спать не давали никому. Специально отряженный капитаном матрос то и дело обходил ингерманландцев, расталкивал их:

— Ноу, ноу! Слип ноу! Сон ест смерть!

Большого капитан тендера Николайсен дать спасенным не мог. Больше у него ничего не было. В прошлую полночь капитан вернулся из рейса и, едва ошвартовавшись, услышал о крушении какого-то большого корабля. Говорили, что тот всю палил из пушек и жег огонь, но выйти к нему на спасение нельзя — мешает сильный шторм. И даже капитаны лоцботов, кто все же выходил к гибнущему кораблю, утверждали, что из-за сильного наката снять с него людей нет никакой возможности.

Все это капитан Николайсен выслушал молча. Затем, не вынимая изо рта трубки, выругался.

— Нет плохой погоды, — сказал он. — Есть плохие моряки!

Повернулся и пошел враскачку к своему суденышку. Придя, собрал команду. Сказал, что хочет идти, спасти русских, а кто из команды идти с ним не желает, того неволить не станет. Отказников в команде тендера не нашлось.

Тогда же ночью судно покинуло порт. Местонахождение тонущего корабля Николайсен знал лишь приблизительно, к тому же «Ингерманланд» сильно сдрейфовал за то время, когда его видели с лоцботов. Но капитан тендера был моряком опытным и воды здешние знал, как «Отче наш». Все утро он неустанно искал гибнущий корабль, пока вдали не показалась в развоях мглы одинокая, облепленная людьми мачта.

Штормовая волна клала тендер почти на борт. У матросов захватывало дух: «Выберемся ли?» Но Николайсен упорно правил прямо на мачту. Вскоре он уже видел, как люди с мачты отчаянно машут ему кусками паруса.

— Мы успели вовремя, ребята! — крикнул матросам капитан. — Шлюпку на воду! Приступаем!

Перевозка людей на борт тендера шла медленно и продолжалась без малого три часа. Сто семьдесят человек снял старик Николайсен с погибавшего корабля. Перегруженный тендер отошел только тогда, когда на юте «Ингерманланда» не осталось ни одного человека. Последним прыгнул в шлюпку лейтенант Александр Шигорин, до конца исполнив свой офицерский долг.

Глубоко осевший и сразу ставший неповоротливым, тендер ворочал к

берегу. Люди безотрывно смотрели на удаляющийся полузатопленный остров, с которым их отныне будут связывать самые страшные воспоминания до конца их дней.

Тендер капитана Николайсена снял людей с юта и бизань-мачты, но оставались еще спасавшиеся на бушприте. Уже на отходе капитан тендера завидел паруса. То спешил к «Ингерманланду» на своей бригантине старый приятель Николайсена капитан Бенсен. А на горизонте пачкал небо дымом какой-то направлявшийся к тонущему кораблю пароходик.

Только убедившись, что оставшиеся на борту «Ингерманланда» люди будут сняты спешащими на помощь судами, старик Николайсен окончательно повернул румпель на портовый городок Мандаль.

Но на этом опасения капитана тендера не закончились. Приняв столь большое количество людей, судно едва двигалось. А погода была все еще весьма свежей. Однако никакие трудности не могли повлиять на отношение экипажа к спасенным, заполнившим трюм и палубу.

«Капитан и его команда раздали нам свое платье и белье, — вспоминал впоследствии мичман Говоров. — Поили нас теплым джинбиром неприятного вкуса, но он облегчал боль в горле, после чего мы могли глотать по несколько крошек черного сухаря, необходимых для поддержания жизни...»

К вечеру погода стала более сносной. Вдали все еще виднелась мачта, подле которой кипела вода, — это сотни касаток довершали свою кровавую тризну...

Ночью тендер попал в полосу штиля и почти не двигался вперед. Среди ингерманландцев же росло нетерпение. Люди торопились попасть на берег. Спасшись сами, они теперь терзались догадками о судьбах своих товарищей. Но вот задул легкий попутный ветерок, и тендер, ведомый опытной рукой кормчего, взял хороший ход.

Вот наконец и берег. Красный вековой гранит Норвегии. Обогнув скалу, тендер вошел в шхеру. Судно уверенно лавировало среди многочисленных камней, и парусов на нем не сбавляли. Еще несколько поворотов — и показался сам городок: множество аккуратных белых домиков с крышами из красной черепицы. В самом живописном беспорядке они прилепились у подножия угрюмых гор.

Капитан Николайсен, попыхивая трубкой, подошел к лейтенант Шигорину:

— Вон город, а вон и церковь!

Деревянная набережная была усеяна народом. Встречать русских моряков вышло буквально все население, от мала до велика. Но людьми

при этом двигало вовсе не любопытство, а глубокое сострадание и желание хоть чем-то облегчить тяжелую долю ингерманландцев.

Ошвартоваться сразу тендер, однако, не смог. Ветер зашилел совершенно, и судно отбуксировали к берегу вовремя подоспевшие шлюпки. С первой из них на палубу тендера перепрыгнул помощник здешнего российского консула Сальвазен, уже оповещенный о несчастье, постигшем русских моряков. С ним при огромном чемодане, набитом лекарствами, — местный аптекарь Хильмерс. Но каково было удивление спасенных, когда со второй шлюпки на палубу судна перепрыгнул не кто иной, как боцман Завьялов! Спустя мгновение он уже сжимал в объятиях рыдающую жену и сына.

— Кого еще спасли? — набросились на него тотчас с расспросами. — Жив ли командир?

Ничего утешительного Завьялов сообщить не мог. Его с тремя товарищами самих только несколько часов назад доставили сюда.

У борта, закрыв лицо руками, навзрыд, плакала Марья Давыдовна Трескина. И только сейчас, оглянувшись, все увидели, что ее еще недавно черные как смоль волосы стали совершенно седыми...

Едва судно коснулось причала, как с берега раздалось громкое «ура». Так добросердечные мандальцы приветствовали подвиг русских моряков. Многие из стоявших на берегу плакали. Не могли сдержаться и ингерманландцы. Люди не стыдились слез.

Многих несли к берегу на руках — силы у людей иссякли.

«Боже! Прости неосновательное сомнение! — писал впоследствии один из спасенных, потрясенный этой трогательной встречей. — Как могли мы предполагать, что в Норвегии нет гостеприимства, нет радушия, — здесь, где все дышит жизнью сердца и сострадательною благотворительностью! Здесь страдалец вполне найдет отраду своих бедствий, здесь не словами стараются выказать добродетель, не одними вздохами помогают несчастным — нет, последний кусок хлеба отдается неимущему!»

Забота и внимание к спасенным проявлялись абсолютно во всем. Прежде всего самых слабых разместили для отдыха и восстановления сил в ближайшем от пристани доме, жители которого, предоставив свое жилье русским морякам, приняли самое живое участие в уходе за ними. Моряков отпаивали горячим молоком, им перевязывали раны. Со всего города несли одежду. Матросы были расселены по частным домам, офицеров разместили в городской гостинице. В одном из самых больших домов срочно был оборудован лазарет, куда поместили самых слабых.

Вскоре подошла к мандальскому причалу и шхуна. С нее выгрузили еще сто двадцать человек. Капитан шхуны Андерс Бенсен сразу же поспешил к прибывшему в городок губернатору провинции Сему:

— Господин губернатор! С гибнущего корабля сняты все люди. Последних забрал пароход «Нордкап». Доставленных шхуной ингерманландцев так же быстро расселили по домам, как и тех, что прибыли раньше.

В течение двух дней спасенные русские моряки приходили в себя после пережитого и восстанавливали силы. Вскоре в Мандаль прибыл окружной вице-губернатор Фальк и сообщил лейтенанту Шигорину как старшему из русских моряков, что сам он лично только что ходил пароходом из Христианзанда к останкам корабля, снял с него последних сто пятьдесят человек, из которых двое скончались по пути к берегу. Пароход пытался было отбуксировать «Ингерманланд» к мели, но из-за его почти полной погруженности и слабосильности пароходной машины эту затею пришлось оставить. Спасенных с парохода «Нордкап» доставили в город Христианзанд, где поместили в портовый лазарет.

Как только дело у большинства спасенных стало идти на поправку, Александр Шигорин отправил двух офицеров — мичманов Левина и Половцева — в Христианзанд к находившемуся там российскому консулу Исаксену. Мичманы, еще толком не оправившиеся от перенесенного, в путь отправились добровольно, знали, как важно скорее сообщить о несчастье в Россию и организовать сбор всех оставшихся в живых. Местом сбора Шигорин объявил Христианзанд.

Мичмана Говорова лейтенант направил вместе с командиром парохода «Нордкап» капитаном 2-го ранга Альбрехтом, чтобы осмотреть все близлежащие прибрежные городки. Может, и там отыщется кто-нибудь? Но главной заботой Говорова были поиски капитана. Ингерманландцы надеялись, что командир жив.

Говоров и Альбрехт тронулись в путь на двух одноконных колясках. Ехали молча. Говорова все еще бил озноб, а мысли мичмана то и дело возвращались к товарищам, навеки оставшимся в мутных глубинах Скагеррака...

На одном из подъемов в гору ехавшая первой говоровская одноколлка поравнялась с едущей навстречу коляской. Прибрежные норвежские горные дороги узки, и коляски разъезжаются там с трудом. Рассеянным взглядом окинул мичман сидевшего во встречной коляске седого норвежца в байковом сюртуке. И вдруг что-то до боли знакомое блеснуло на шее незнакомца. От неожиданности Говоров даже привстал с сиденья. То был

крест Святого Станислава! Мичман перевел взгляд на лицо норвежца. Перед ним был не кто иной, как капитан 1-го ранга Трескин!

— Павел Михайлович! — закричал Говоров срывающимся от радости голосом — Неужели это вы! Какая радость, вы живы!..

— Кто спасся? Где люди? Затонул корабль окончательно? — этими словами начал разговор с мичманом командир.

И только получив на все свои вопросы исчерпывающие ответы, Трескин глухо спросил:

— Не слышно ли чего о судьбе моей жены?

— Жива, жива ваша Марья Давыдовна! В Мандале пребывает со всеми нами!

Командир «Ингерманланда» перекрестился:

— Поехали в Мандал! Поворачивайте!

В коляске с Трескиным находился еще один человек — мичман Капитон Бубнов. Дорогой он пересел в одноколку к своему другу и однокашнику Говорову. От него-то и услышал Аполлон рассказ о злоключениях тех, кто был смыт за борт.

\* \* \*

И в первые, и во вторые сутки множество ингерманландцев было выброшено волнами за борт корабля. Большинство из них погибало почти сразу: одних тут же разбивало волнами о корабельный борт, другие тонули, не в силах бороться с огромными волнами, третьи находили свой страшный конец в пастях кровожадных касаток. Но были и те, кто, пройдя все это, остался жив.

В первый же день после крушения за бортом «Ингерманланда» оказался корабельный катер. Висевший на крюке запасного марса-рея, он при погружении корабля всплыл и был отнесен в сторону. С разбитой кормой, заливаемое волнами, суденышко билось о плавающую рядом грот-мачту. На катере были двое: матросы Иван Домничев и Матвей Сафонов. Вскоре они выловили из воды тонущего лейтенанта Дергачева. Лейтенанта, которого поток воды уже затягивал в разбитый корабельный порт, втаскивали в катер за ногу. Здесь было уже не до этикета! Затем все трое принялись заделывать пробоины в катере. Их затыкали парусиновой робой Домничева и сюртуком Дергачева. Сапоги Сафонова заменили ведра — ими черпали и выливали за борт воду.

С корабля попытались было помочь оказавшимся на катере.

Квартирмейстер Кудрин бросил им объемистую артиллерийскую кадку, но не рассчитал силы. Не долетев до катера, кадка плюхнулась в воду и утонула. Дергачев тем временем организовал спасение выброшенных за борт и оказавшихся неподалеку от суденышка матросов. За короткое время из воды вытащили двадцать два человека. Среди них был и командир корабля капитан Трескин.

Командира спас боцман Гусев, подцепив за шиворот отпорником, когда того, казалось, уже навсегда накрыл штормовой вал. Когда его вытащили в катер, Трескин был почти невменяем. Лицо посинело, кровоточило; к тому же полностью отнялась речь. По приказу Дергачева командира положили в нору гребного судна и накрыли обрывком парусины.

А борьба за жизнь на катере продолжалась: люди непрерывно черпали воду, пытались заделывать многочисленные дырки в борту, но, несмотря на все их усилия, вода почти не убавлялась. Порой было достаточно одной волны, чтобы перечеркнуть работу целого часа. В довершение всего лопнул веревочный конец, которым удавалось какое-то время удерживать катер у борта «Ингерманланда». Теперь разбитый и почти затонувший катер был предоставлен воле волн.

Не удалось зацепиться и за плавающую неподалеку грот-мачту: катер буквально перебросило через нее. Предприняли, как уже упоминалось, отчаянную попытку спасти оказавшихся на катере и с «Ингерманланда». Вдогон уносимым устремилась оставшаяся еще целой шлюпка-гичка. Но и ее постигла неудача. Волною, едва не перевернувшей гичку, унесло весла и уключины. Теперь находившимся в ней матросам во главе с унтером Сидоровым впору было думать лишь о своем спасении...

А катер уносило волнами все дальше и дальше в море. В командование суденышком вступил лейтенант Дергачев. Вместе с боцманом Гусевым он нашел под банками два весла и устроил из них своеобразный руль, чтобы хоть как-то править по волнам и ветру. Затем матросы соорудили из нескольких досок подобие мачты, привязали к ней брезент. Катер быстро несло по волнам. Когда же очередной вал настигал его, то накрывал полностью. Дергачев сам, сидя на руле, правил утлым суденышком.

Вскоре, не выдержав пережитого, сошел с ума один из молодых матросов. Выхватив парусиновый нож, он стал бросаться с ним на товарищей. После недолгой борьбы несчастного обезоружили и связали. Потеряв сознание, упал на дно катера лейтенант Дергачев. Упавшего ту же заменил на руле матрос Юрий Тенис.

Спасаясь от ветра, матросы садились на дно катера и, оказавшись там по горло в воде, грелись. Так погиб, захлебнувшись, один из матросов.

Придя в себя, вновь вступил в командование Александр Дергачев. Через некоторое время он увидел вдали черную полосу.

— Земля! Земля! — закричал обрадовано. — Правим на нее!

В носу катера приподнялся на локтях Трескин, которому матросы ножами только что разжали сведенные судорогой зубы.

— Это мираж! — слабо проговорил он и снова упал на спину.

Дергачев опять повернул катер по направлению волн. Уже темнело, когда вдали показался берег. Предоставим дальше слово самому лейтенанту Дергачеву: «К вечеру нас принесло к мысу, как впоследствии оказалось, близ Листерских маяков, у деревни Крилио, откуда лоцмана выехали нас спасать, а на берегу собралось много народа. Когда нас прибуksировали к берегу, я выскочил в воду, окунувшись несколько раз, выйдя на берег, тут же упал без чувств, а когда пришел в себя, то увидел, что лежу в комнате на соломе где и все наши матросы, бывшие в катере, разложены на полу, около некоторых хлопчут лоцмана и трут терками, что, говорят, и со мной делали. Взглянув же на стенные часы, я увидел полночь; в комнате было много свету, топилась печь и нам грели пиво; каждому давали по маленькой рюмке водки и по стакану горячего пива, но еды не давали, как мы ни упрашивали, так как мы не ели двое суток. Спустя немного времени дали есть вареного картофеля и хлеба, сказав, что если бы они дали нам сразу есть, то мы все бы умерли, потому что они видели подобные случаи нередко. Около 2 часов пополудни приехали два чиновника и привезли разных припасов; впоследствии оказалось, что они из города Фарезунда, куда лоцмана дали знать о нашем спасении; это были русский консул с доктором. Подавши помощь нуждающимся матросам и снабдив нас необходимою одеждою, они взяли капитана с собой, как больного, в Фарезунд, а я с матросами остался в деревне... На другой день мы сделали покойнику гроб из данных жителями досок и, по указанию их старшины, похоронили на кладбище, куда многие из жителей провожали наше шествие; многие женщины даже плакали. Я, сделав покойнику крест, поставил на могиле, с надписью имени погибшего, года и числа; вероятно, крест и в настоящее время находится на кладбище деревни Крилио, потому что жители этой деревни весьма добродушно приняли и проводили нас...»

Через три дня местные жители исправили катер. Работы у них было предостаточно: весь левый борт гребного судна держался разве что на честном слове, кормовая же часть была разбита до самого киля.

Погрузив провизию, ингерманландцы попрощались с гостеприимными крилионцами и сели в катер. Места гребцов заняли норвежские лоцманы. Русские моряки были еще слишком слабы, чтобы работать веслами. Вся

деревня провожала отплывавших. На глазах многих стояли слезы...

Выйдя из бухточки, где располагалась деревня, катер взял курс на городок Фарезунд. Плыли шхерами, иногда выходя на небольшие плесы. Дорогой останавливались в прибрежных селениях, жители которых, уже зная о постигшем русских моряков несчастье, всюду оказывали самый радушный прием.

Спустя двое суток катер ошвартовался у фарезундской набережной. Местные жители сердечно отнеслись к прибывшим, их тут же накормили, разместили для отдыха по лучшим квартирам и вообще окружили всеобщим вниманием и заботой.

Кроме уже прибывшего в город командира корабля, команду Дергачева встречал мичман Бубнов с двумя матросами. Эти три моряка спаслись чудом. Выброшенные за борт «Ингерманланда», они сумели доплыть до одного из обломков мачты и какое-то время держались за нее. Когда же Бубнов увидел, что силы покидают людей, он привязал к мачте своих товарищей, а затем привязался и сам. Вместе с мачтой моряков вынесло далеко в море, где их, уже почти умирающих, подобрала проходящие мимо фарезундские рыбаки.

Немного позже стала известна и судьба маленькой шлюпки-гички, той, что отважно пыталась спасти моряков с разбитого катера. Гичку обнаружили далеко в Немецком море. Ко времени обнаружения из двенадцати человек, находившихся на ней, семеро умерли от холода и истощения. Командовала же шлюпкой Матрена Гусева — потомственная поморка, сестра одного из ингерманландских боцманов. Отважная женщина не только бессменно находилась на руле, но и ободряла молоденьких матросов-рекрутов, оказавшихся в шлюпке. Когда же гичка была обнаружена, то Матрена Гусева покинула ее, как и подобает настоящему капитану, только после того, как были сняты все живые и умершие...

Тем временем в Фарезунд прибыл русский консул. Моряков с «Ингерманланда» переодели в новое платье, снабдили всем необходимым. А через два дня пришло известие, что в городах Мандале и Христианзанде находится основная часть экипажа, спасенная жителями этих мест. Тогда-то и отправились Трескин и мичман Бубнов на коляске в Мандаль, а лейтенант Дергачев с остальными последовал туда катером.

Через пять дней плавания катер пришел в Мандаль, где его уже ждали.

Не обошлось и без курьезов. Через день после спасения ингерманландцев к берегу прибило волнами сундук с экипажными деньгами. Сундук вскрыли в местном банке, деньги высушили и сдали на



хранение прибывшему в Мандаль командиру корабля.

— Все ладно, ребята, будет! — повеселели матросы. — Вот и денежки наши вслед за нами приплыли!

Еще целую неделю находились русские моряки у гостеприимных мандальцев.

Прибывший сюда норвежский генерал-губернатор предложил перевезти команду «Ингерманланда» в город Христианзанд.

— Город этот большой, поэтому и разместить спасенных мы сможем получше и продукты там дешевле! — объяснил он Трескину свою позицию.

Капитан не возражал. Тогда же вернулся в Мандаль и пароход, посланный губернатором к останкам русского корабля. Капитан парохода Сигкольт доложил:

— Видели лишь плавающую мачту со стеньгой. Остальное — на дне морском! Да вот еще что...

Два матроса, стоявших за спиной норвежского капитана, вынесли и поставили перед губернатором и Трескиным небольшой ободраный сундучок.

— Вот нашли! — пожал плечами капитан парохода, — Плавал на месте гибели корабля. Может, хозяин объявится!

Когда сундучок вскрыли, оказалось, что принадлежал он корабельному мастеру Ершову. Среди немногих личных вещей обнаружили и чертежи «Ингерманланда» с расчетами крепости его корпуса при всевозможных повреждениях. Почитав объяснительные записи, Трескин вздохнул:

— Все рассчитал и все предусмотрел наш старый мастер! Ведь только благодаря поставленным им в нарушение всех инструкций дополнительным креплениям и продержался наш «Ингерманланд» на воде столько времени. Скольких спас Василий Артемьевич, а сам не сумел...

Капитан 1-го ранга Трескин, к счастью, ошибался. В.А. Ершов был подобран в море проходящим судном и остался жив, дослужившись впоследствии до генеральского чина.

Утром 7 сентября экипаж «Ингерманланда» собрался вместе, Трескин произвел перекличку. Наступила минута прощания с гостеприимными норвежцами... Из воспоминаний лейтенанта Дергачева: «Шкипер судна указал мне большую корзину, зашитую клеенкой, с надписью сверху: „Вам и вашим товарищам“. Раскрыв корзину, мы нашли разные закуски, табак, сигары, вино, портер и даже несколько бутылок шампанского. На вопрос мой, кто прислал этот подарок, шкипер отвечал, что за несколько дней из городской ратуши привезли корзину через таможню, сказав ему, что когда

офицеры переберутся на его судно, то чтобы он эту корзину предъявил старшему. Это было новое доказательство гостеприимства жителей Норвегии».

А буквально перед самым отплытием из Христианзанда ингерманландцы испытали большую радость. На маленьком пароходике в порт доставили еще пять матросов, подобранных в море.

О последних часах пребывания на гостеприимной норвежской земле наиболее полно и ярко написал впоследствии Аполлон Говоров: «Накануне дня отправления посетили мы всех почетных жителей Христианзанда, удостоивших нас своею радушной приязнью. Радость, с какою встречали нас, обращалась теперь в уныние, как будто мы расставались с родными и как будто в нас провожали они своих родных. Среди добрых, гостеприимных норвежцев самое несчастье наше казалось нам легко. Никогда не будут забыты нами почтенные семейства Фальке, Исакена, Сальвазена, доктор Гуль, господа Дедекам, Рейнхард, Рюберг, Гильмерс, Альбрехтсон, Согкольт, Ватне и все другие. Великодушные дела их мы передаем благодарности наших соотечественников».

Ранним утром семнадцатого сентября, когда первые лучи солнца едва пробились из-за гранитных скал, транспорт «Тверца» при попутном ветре взял курс к родным берегам. В последний раз оглянулись ингерманландцы на гостеприимный норвежский городок, на маленькие аккуратные домики под красной черепицей, на островерхие кирхи, на тысячную толпу, пришедшую, несмотря на столь ранний час, проводить русских моряков. Встречная волна плавно подняла транспорт, а затем с шумом опустила вниз. Плавание продолжалось...

Ветер был самый подходящий, и в несколько часов «Тверца» достигла Копенгагенского рейда. А затем было плавание по Балтийскому морю.

— Что на крыльях летим! — переговаривались матросы. — Кабы жив был наш «Ингерманланд», то-то радости промеж нас щас бы было!

За Гогландом заштормило, «Тверцу» качало отчаянно. Но уныния не было. Не бывает так, чтоб два раза подряд тонуть!

Под напором ветра нитками рвались ванты, треснула фор-стенга. Временами кренило так, что казалось, транспорт уже не поднимется из волн. Наконец стихия, будто сжалившись над многострадальными моряками, отступила. Ветер стал понемногу стихать.

С каждым часом, с каждой минутой ингерманландцы приближались к родной земле. Вот уже открылись справа обрывистые откосы Красной Горки. Вот забелел вдали Толбухин маяк.

— Смотрите, смотрите! — раздался чей-то взволнованный голос.

На горизонте ясно обозначились кресты кронштадтских церквей, проступавшие через частокор корабельных мачт. Ударил приветственная пушка с брандвахтенного фрегата «Кастор». В ответ семью залпами «Тверца» известил порт и крепость о своем приходе.

Прошли мимо огромного 100-пушечного линейного корабля. На резной корме его, под двуглавым золоченым орлом, славянской вязью значилось «Россия».

Была суббота, семь с половиной часов пополудни, когда командир «Тверцы» капитан 2-го ранга Чепелев скомандовал:

— Отдать якорь!

Огромный разлапистый дагликс с грохотом ушел в воду, подняв фонтан брызг. Все, теперь уже окончательно дома!

\* \* \*

Тем временем и Кронштадт и Санкт-Петербург были полны самых невероятных слухов о судьбе «Ингерманланда» и его команды. Еще 12 сентября с пришедшего в Кронштадтский порт французского парохода сообщили о происшедшем неподалеку от Скагерракского рифа несчастии.

Главный командир порта вице-адмирал Беллинсгаузен немедленно отписал о полученной информации члену Адмиралтейств-совета адмиралу Галлу. Тот в свою очередь представил докладную записку Николаю Первому. В записке той значилось следующее: «...Получено (основанное, впрочем, на одних слухах) известие, что некий русский линейный корабль 2 сентября был стаскиваем пароходом с отмели Шкагенской; и когда корабль был стащен на полную воду, без двух уже мачт, то в скором времени наполнился водою по верхнюю палубу, на которой было видно до 600 человек. Корабль (ежели слухи эти справедливы) должен быть „Ингерманланд“». Император отреагировал на известие резолюцией: «Ежели несчастие сие подтвердится, то для перевозки спасенных людей следует послать пароходы „Камчатка“ и „Богатырь“, и ежели нужно, то транспорты и фрегаты». Помимо этого Николаем Первым было велено самым тщательным образом собирать и обобщать любые сведения о судьбе «Ингерманланда».

А с Кронштадтского рейда, дымя, уже набирали ход к датским проливам определенные для спасательных работ пароходо-фрегаты...

Буквально через день к императору поступили новые известия о случившейся трагедии. На этот раз это были статьи из скандинавских газет.

Гибель русского корабля скандинавская пресса описывала в совершенно ином свете. По версии газетчиков, первыми оставили тонущий корабль командир со своими ближайшими помощниками. Спустив шлюпку, эти офицеры якобы бежали, бросив команду. Ознакомившись с напечатанным, Николай Первый пришел в ярость.

— Командира немедленно под суд! — распорядился он.

А вскоре подошла и «Тверца». По прибытии транспорта члены команды «Ингерманланда» были сразу же переведены на берег и размещены в специально отведенной для них казарме. У ворот встал караул. Всякое сношение с внешним миром было прекращено. Почти сразу же наехали дознаватели и начали тщательный сбор материалов и показаний для расследования обстоятельств гибели корабля.

Что касается капитана 1-го ранга Трескина, то прибыв в Кронштадт, он тут же попросил себе перо, бумагу и чернил, после чего написал «Свидетельство о необыкновенной заслуге мичмана Владимира Гreve, погибшего от усердия».

«Свидетельство» стало началом рапорта, поданного командиром погибшего «Ингерманланда» главному командиру Кронштадтского порта. 26 ноября 1842 года в «Свидетельстве» было написано следующее: «Обязанностью моей почитаю представить Вашему Превосходительству, что действия всех офицеров корабля „Ингерманланд“ при его крушении, заслуживают величайшей похвалы: они везде присутствовали где было нужно и подавали пример при работах нижним чинам.

Особенно обязан упомянуть о мичмане Гreve: этот офицер показал необыкновенный пример самоотвержения. За что заплатил жизнью, исполняя с прочими офицерами мои приказания; он являлся во всех местах, где требовалась отвага, в особенности когда срубленная грот-мачта, обрушившись, упала одним концом на борт корабля, удерживаемая подветренными вантами и такелажем. Она угрожала явную опасностью изломать корабль еще более, ежели не отойдет от него прочь; нужно было, чтобы кто-нибудь из охотников решился отрубить весь подветренный такелаж и Гreve, не ожидая вызова, сам предложил свои услуги: обвязав себя одним концом веревки, заткнул за пояс топор и очутился за бортом, придерживаемый с другого конца двумя унтер-офицерами. Выходящее из-под корабля огромное волнение и над головою его качавшийся срубленный рангоут с такелажем угрожали каждую секунду унести или раздавить его, но, несмотря ни на что, он перерубил все девять талрепов и прочий такелаж, после чего мачта отошла, а корабль спрямился, и мы уже не опасались получить новые пробоины, от которых бы ускорила гибель

корабля. Исполнив это, он вместе с другими офицерами ободрял людей, выливавших в верхнем деке воду, потом на юте составлял с лейтенантом Дергачевым плот. Наконец, последним его усилием было прихватить сломанную крьюйс-брам-стенгу, но исполнить этого не хватило его сил. При погружении корабля, он спустился с вант на палубу, вошел в катер на правом шкафуте стоявший, но выброшенный из него буруном, был вытащен на ют и тут от трудов и ушибов, ослабленный, умер на руках матросов. Утвердительно можно сказать, что он жертвованием собственной жизни, увеличил число спасенных».

Помимо бумаги о подвиге мичмана Грече, Трескин написал и представление о награде «убитой вестью о его смерти матери», которая «будучи вдовой недостаточного состояния, могла ожидать от него на старости утешения и помощи», ибо сверх того, что о нем сказано в настоящем рапорте, он «подавал надежды со временем быть одним из полезнейших членов своего Корпуса».

Через несколько дней в Кронштадт прибыло торговое судно «Геба» с остальными членами экипажа. Командир «Ингерманланда» Трескин тотчас продолжил писать отчет о случившемся. Еще не обсохли чернила на последнем листе бумаги, а документ уже лег на стол к императору. Николай Первый занимался делом «Ингерманланда» самолично и дотошно.

Первые сведения о числе погибших, достигшие Петербурга, были весьма неточны. Позднее было условлено, что из восьмисот девяносто двух человек, бывших на борту «Ингерманланда», погибло триста восемьдесят девять человек. Из пяти старших офицеров, находившихся на корабле, погибли три, а из двадцати девяти обер-офицеров — семнадцать, из сорока семи унтеров — двадцать три, из пяти мужчин-пассажиров — четверо, из четырнадцати музыкантов — восемь, из трех денщиков — двое, из семисот пятидесяти трех матросов остались навсегда в море триста четыре человека. Кроме того, в момент кораблекрушения на борту «Ингерманланда» находились двадцать восемь женщин и восемь детей. В живых остались лишь семь женщин и один ребенок — сын боцмана Завьялова.

Гибель «Ингерманланда» потрясла всю Россию. За упокой «сгинувших в море Немецком» служились панихиды от Вильно до Охотска. Художники живописали крушение на огромных, многометровых полотнах. Поэты слагали в честь погибших поэмы:

Торжественно буря завывала, дымясь,  
Из бездны кипящей гора поднялась.

И ангел-губитель по ярусам пены  
В корабль уже входит, как ратник на стены.

Сразу-же вспомнили о событиях давнего 1798 года, когда у того же Скагеррака потерпел крушение на линкоре «Принц Густав» отец нынешнего командира «Ингерманланда». Кое-кто усмотрел в том высшее Провидение. Суд по расследованию причин гибели линейного корабля «Ингерманланд» был назначен из числа самых опытных флагманов Балтийского флота. Разбирательство длилось несколько месяцев.

Сам капитан 1-го ранга Трескин в письме на имя дежурного генерала так описывал основную причину катастрофы, которая некоторыми, даже излишне ретивыми, судьями почти не ставилась ему в вину: «Ваше превосходительство! Приготовьтесь узнать о величайшем несчастье, какое может постигнуть на юре человека: корабль „Ингерманланд“ погиб, ударившись о подводные камни в 15 или 20 милях от норвежских берегов, не означенных на карте; вместе с кораблем погибло все казенное и частное имущество, и многие люди...»

Об обстоятельствах своего спасения он показывал в ответах перед судом следующее: «Усталый, весь разбитый, в крайней горести от великости несчастья, в беспамятстве и бреде, я не имел места где прислониться: все возвышенные места были заняты людьми. Я обхватился за шлюпбалку, на которой удержаться не мог, свернулся и упал за борт...»

В конце концов суд оправдал командира и полностью одобрил поведение экипажа корабля, определив:

«Капитан 1-го ранга Трескин не может быть обвинен в несоблюдении того, что предпринять должно по правилам морского искусства, и крушение корабля приписать единственно несчастной случайности.

Единогласные показания о принятых в сем случае мерах доказывают, что исполнено было все то, что в подобных обстоятельствах предпринять было возможно.

Показания офицеров и нижних чинов единогласно свидетельствуют, что командир не собственной волею покинул останки корабля, с коего упал он в воду.

Офицеры и нижние чины, все без исключения, исполняли свои обязанности, как повелевали долг службы и присяга; комиссия не могла не обратить внимания на особо похвальное сохранение дисциплины и строгой подчиненности команды, чему имеются в подобных случаях столь редкие примеры».

На итоговом заключении судебной комиссии император Николай Первый начертал: «Объявить капитану, что я его не виню в потере корабля, а офицерам и нижним чинам — что я совершенно доволен их поведением во время сего несчастья».

Российское правительство щедро наградило всех, кто участвовал в спасении людей с «Ингерманланда». Награждены были губернатор провинции и городской судья Христианзанда, капитан шхуны Андерс Бенсен и конечно же отважный капитан Николай Николайсен. Самому городу Мандалю было пожаловано две тысячи червонцев для оказания материальной помощи нуждающимся местным морякам. Деньги выделил российский император из своего личного бюджета. На них горожанами был основан фонд императора Николая, действующий и по сей день.

Первые годы ингерманландцы неизменно собирались в день гибели своего корабля. Вспоминали пережитое, поднимали чарки за погибших. Затем, как обычно бывает в жизни, встречи эти стали проходить все реже и реже. Жизнь разбросала бывший экипаж линейного корабля по всей империи.

Павел Михайлович Трескин вместе со своей верной подругой Марьей Давыдовной после завершения следствия уехал в заштатный Свеаборг. Несмотря на оправдательный заключительный судебный акт, с его карьерой было покончено навсегда. Но Трескин об этом особо и не жалел. В течение долгих двенадцати лет заведовал он тамошним портом. Однако время и болезни брали свое. В 1853 году Трескин подал прошение об отставке, которое было вскоре удовлетворено. В том же году бывшего командира «Ингерманланда» уволили с производством в чин генерал-майора.

Сослуживец Трескина по «Ингерманланду» мичман Говоров так написал о своем командире: «...Во мнении света погибли твоя прежняя слава, достоинство, честь. Не унывай, гордись заслуженным названием моряка! Бог, царь и свидетели общего бедствия рассудят справедливо страшную борьбу твою, ты станешь выше жребия людей обыкновенных — ты был избранник рока». Наверное, лучше о командире «Ингерманланда» и не скажешь...

По-разному сложились судьбы офицеров-ингерманландцев. В огне Крымской войны отличились лейтенанты Александр Дергачев и Яков Васильев, мичман Людвиг Рененкампф и Капитон Бубнов. Одним довелось принять бой у стен Свеаборга, другим — хлебнуть лиха в Севастопольской эпопее.

Двое из офицеров «Ингерманланда» — лейтенанты Александр Шигорин и Александр Дудинский — долгие годы посвятили исследованию

Каспия. Именно им принадлежит честь освоения штормовых каспийских просторов на первых пароходах.

Добрую память оставил о себе и бывший мичман корабля Аполлон Говоров. Через два года после гибели «Ингерманланда» он написал замечательную по правдивости и бесхитростности книгу «Описание крушения российского 74-пушечного корабля „Ингерманланд“, случившегося 31-го августа 1840 года в Скагерраке у норвежских берегов близ маяка Окс-Э».

Что касается матросов с «Ингерманланда», то, по-видимому, их дальнейшая жизнь была типичной для всех нижних чинов русского флота тех лет. По истечении двадцатилетней службы их ждали матросские слободки или инвалидные дома...

Имя же «Ингерманланд» не кануло в Лету. Уже в 1843 году с Архангельской верфи сошел новый 74-пушечник, которому передали имя погибшего у норвежских берегов корабля.

С тех пор минуло полтора века. Однако история «Ингерманланда» навсегда останется в памяти людей не только как воспоминание об одном из самых тяжелых кораблекрушений в отечественном мореплавании, но и как символ мужества и доблести русских моряков.



## Канувшие в неизвестность

Из всех морских катастроф самыми таинственными, а потому, вероятно, и самыми страшными являются те, когда и корабли, и команды пропадают без всякого следа, оставляя всех только догадываться о настоящих причинах происшедшего. Наверное, нет в мире ни одного флота, в котором бы не случались подобные трагедии. Не является исключением и наш флот.

Первая такая беда произошла на российском флоте в 1773 году во время первой Русско-турецкой войны в Средиземном море, когда без всякого следа исчез 66-пушечный линейный корабль «Азия» со всей своей командой в 439 человек. О гибели «Азии» до сих пор известно только то, что 7 февраля она вышла от греческого острова Миноко в Архипелаге и взяла курс к острову Имбро. Помимо этого, современники отмечают лишь штормовую погоду и то, что некоторое время спустя к берегу острова Миноко прибило бизань-мачту и несколько корабельных обломков. Что именно случилось с новейшим линейным кораблем и сотнями людей, так и осталось тайной.

Через пятнадцать лет после пропажи «Азии», в 1787 году такая же трагическая участь постигла черноморский фрегат «Крым». Во время первого боевого выхода Черноморской эскадры против турок, начался сильнейший шторм, разбивший и разбросавший наши корабли по всему Черному морю. Во время этого шторма фрегат «Крым» погиб со всей командой. Однако, так как никто воочию не видел гибели фрегата, то и до сегодняшнего дня «Крым» числится в анналах нашего флота пропавшим без вести.

Бывая в Кронштадте, я всегда захожу в городской Летний сад. Там под сенью вековых деревьев как-то по особому ощущаешь дух кронштадтской старины, истории всего нашего флота. В глубине сада находятся два скромных памятника. Первый — мичману линейного корабля «Азов» Домашенко, пожертвовавшему во время Наваринской кампании собой во имя спасения простого матроса, второй памятник — это напоминание еще об одной трагедии, но уже куда более массовой. Его не спутаешь ни с одним другим. На вделанном в гранитную глыбу флагштоке приспущенный Андреевский флаг. И хотя он чугунный, буквально с нескольких метров кажется, будто он из чистого шелка. Рядом с камнем якорь, как символ последней надежды моряков. Это памятник пропавшему без вести в

Индийском океане клиперу «Опричник». Когда-то поэт-маринист Алексей Лебедев посвятил этому памятнику целое стихотворение. Там есть такие строки:

...Мы мичманки сняли...  
Апрельской зари бледнеет румянец кирпичный.  
И цифры чуть стерты: «Семьдесят три»  
На клипере русском «Опричник»...

Весной 1862 года в Кронштадте ожидали возвращения из трехлетнего плавания клипер «Опричник». Именно такой временной цикл боевой службы практиковался в середине позапрошлого века, когда корабли уходили в Восточный (Тихий) океан на охрану наших дальневосточных границ.

Переходы в обе стороны занимали по времени около года. Еще два года корабли крейсировали по всей акватории Тихого океана. В каких только портах не бывали: Сан-Франциско и Гонолулу, Шанхай и Нагасаки, Николаевск-на-Амуре и Петропавловск-Камчатский. Наиболее часто корабли собирались в незамерзающей и удобной для базирования Нагасаки, где командующий эскадрой обычно проводил смотры, ставил задачи и решал различные повседневные вопросы. Некоторые флагманы, как, скажем, вице-адмирал Попов, решали эти вопросы весьма круто. Один из смотров Попова в свое время получил название «Нагасакского погрома» и стал нарицательным для нескольких поколений моряков. Впрочем все основания для такой строгости у тогдашних флагманов были. Пройдя в своем подавляющем большинстве суровую школу Крымской войны, они готовили свои эскадры не для парадов, а для войны.

Середина прошлого века — это период весьма интенсивного освоения и укрепления Приморского края. И можно с полной уверенностью сказать, что без русского флота, а точнее, без Балтийских эскадр обжить и удержать этот край было бы нелегко. Все первоначальное многотрудное обеспечение Приморья выпало на долю небольших парусно-паровых кораблей. Конечно, случались аварии, поломки и другие неприятности, но в подавляющем большинстве своем они устранялись на месте. Этому способствовала высокая выучка экипажей, отличная морская школа, решительность командиров.

Некоторое запаздывание в прибытии очередного клипера в Кронштадт поначалу особого беспокойства не вызывало. Мало ли где он мог

задержаться на долгом пути. Океан большой, всякое случается. Вообще-то, «Опричник» вполне мог прийти в Кронштадт еще зимой, однако лед в Финском заливе все равно не дал бы ему пройти восточнее Ревеля.

Майские остовые ветры уже давно выгнали лед из Финского залива, затем пришли белые ночи, а корабля все не было и не было. Хуже того, от него не поступало никаких известий. Постепенно стала нарастать тревога.

Общеизвестно, что существует определенный порядок донесений, в то время узаконенный корабельным уставом 1853 года. Устав гласил: «Командир корабля, назначенного для отдельного плавания, получив приказание идти в море, снимается с якоря при первой возможности, выходя с рейда, посылает рапорты, на основании циркулярных предписаний Инспекторского департамента Морского министерства...» Однако от «Опричника» никаких донесений не дождались. Может быть, командир корабля решил переждать зиму в одном из западных портов Балтийского моря или даже в Англии, хотя, отношения с последней в то время были весьма натянутыми и командирам без особой на то нужды заходить в английские порты не рекомендовалось. Однако при любом запланированном или внезапном заходе в порт командир всегда письменно уведомлял об этом начальство. Почта в те годы уже работала достаточно оперативно, а телеграф успешно завоевывал мир. В 1850 году кабель проложили под Ла-Маншем, теперь точки и тире доходили уже до индийской Калькуты. Кроме того, газеты считали своим долгом регулярно сообщать обо всех судах, заходивших в тот или иной порт. В этом были заинтересованы коммерсанты: корабли, возвращавшиеся с Дальнего Востока, нередко выполняли и попутные коммерческие перевозки.

Последний доклад командира клипера «Опричник» капитан-лейтенанта П.А. Селиванова пришелся на 10 ноября 1861 года. Селиванов уведомлял, что перед длительным океанским переходом из Батавии (Филиппины) к мысу Доброй Надежды он зашел в порт для пополнения припасов, осмотра судна, небольшого предпоходового отдыха экипажа. Переход от Шанхая до Батавии проходил без особых проблем, о чем свидетельствуют судовые документы и донесения командира корабля. «Опричник» вышел из Шанхая 31 октября 1861 года. Пройдя плавучий маяк, к вечеру того же дня прекратили пары, но наступившее маловетрие и противное течение принудили стать на якорь. «С рассветом 1 ноября при противном ветре от ост-норд-оста снялись с якоря под парусами и лавировали к группе островов Садль. Вечером того же числа, обогнув группу этих островов, взяли курс к Формозскому проливу, и, поставив рей прямо, почти не трогали брасов до положения якоря на Батавском рейде.

Ветер редко отходил более четырех румбов от линии фордевинда, не доходя ни разу до галфинда, ход не превышал двенадцати узлов. Подгоняемый попутным муссоном, клипер достиг Пуло-Аора, и на другой день, пройдя параллель Сингапура, взял курс к Банкскому проливу. На переходе от Пуло-Аор так хлестали дожди, что вода едва успевала стекать в шпигаты. По приходе в Батавию 20 ноября клипер бросил якорь в двух с половиной милях от берега. А восемь суток спустя пошел далее». Как видим, все было в порядке, кроме; сильных дождей, которые хотя и приносили некоторые неудобства, зато позволяли сберечь пресную воду, но никакой роковой роли сыграть не могли.

Таким образом, этот этап перехода от Китая до Батавии прошел вполне буднично. Теперь «Опричнику» предстояло сделать «прыжок» через весь Индийский океан без заходов в промежуточные порты. Целесообразность такого маршрута была основана на многолетних плаваниях парусных судов; учитывались ветры, господствующие в это время года, и другие факторы. Именно там, к юго-западу от Явы, пролегал путь кораблей в Европу. Проторенная дорога для парусников всего мира.

Итак, «Опричник» давным-давно должен был где-то объявиться. Может быть, командир корабля по известным ему причинам изменил маршрут и пошел севернее, зайдя в какой-либо из портов Индии? Но тогда англичане, зорко следившие за всем побережьем своей колонии, не преминули бы громко заявить о незапланированном заходе русского военного корабля в их воды. А может быть «Опричник», получив повреждения в одном из штормов, укрылся в архипелаге Мальдивских островов?

Конечно, можно было бы идти каботажными маршрутами, вдоль Индийского побережья, через Аравийское море подойти к Африке и продолжать путь мимо ее восточных берегов. Но зачем? Это намного удлинит маршрут, оттянуло бы время прибытия домой. Кроме того, плавание в зимнее время, даже и в районе тропиков, в непосредственной близости от берега, увеличило бы вероятность навигационных аварий. Куда приятнее идти напрямую через океан, зная, что даже ошибка в счислении на десять-двадцать миль не грозит неприятностями. Даже если долгота получена с ошибками, то все равно, следуя вдоль побережья Африки, вряд ли пройдешь мимо, не заметив мыса Доброй Надежды. К тому же есть и промежуточный удобный Порт-Луи на острове Маврикий — большой международный порт, с хорошо отлаженной системой снабжения, ремонтными мастерскими. Но «Опричник» сюда не заходил, как, впрочем, и в иные порты.

В России постепенно росла тревога за судьбу корабля. Новый 1862 год никаких новостей о пропавшем клипере не принес. Прошло уже несколько месяцев, как корабль должен был прийти в Кронштадт, а от него не было ни слуху ни духу. И даже английская пословица, гласившая, что козь «нет вестей с моря — это хорошие вести», в данном случае утешения уже не приносила.

Существовала, правда, некоторая вероятность того, что корабль, поймав хороший ветер, прошел Африку без остановок и командир решил, после многотрудного форсирования Индийского и Атлантического океанов, отдохнуть где-то у восточного побережья Южной Америки. Таким пунктом мог стать Рио-де-Жанейро. Запросили наше посольство в Бразилии. Оттуда ответили, что никаких сведений об «Опричнике» не имеют, и у бразильских берегов он не появлялся.

Беспокоилось начальство, тревожились за судьбы близких семьи, истосковавшиеся в разлуке, длившейся уже четвертый год. В соборе Святого Николая Угодника, что на Крюковом канале, клали поклоны, ставили свечки и молились за плавающих и путешествующих, просили Богородицу о заступничестве и спасении.

Николай Карлович Краббе состоял в должности товарища морского министра (а «де факто» занимал должность министра) чуть больше года. И хотя многие из старого адмиралитета Краббе недолюбливали, не считая его настоящим «морским волком» (большую часть своей корабельной службы Краббе провел на Каспии), новый руководитель Морского министерства был человеком весьма деятельным и прогрессивным. В частности, Краббе настаивал на срочном перевооружении флота: на переходе от паруса к машине, от дерева к броне, от гладкоствольных орудий к нарезным, мотивируя свою точку зрения, кроме всего прочего, и необходимостью участия флота в обороне столицы. Уроки Крымской войны даром не прошли. Буквально за несколько лет на Балтике был создан оборонительный броненосный флот и положено начало флоту океанскому. Разумеется, что Краббе, в силу занимаемой им должности, пришлось заниматься и судьбой «Опричника». От посетителей отбоя не было. Но принять всех — никакой возможности. Дело в том, что в истории отечественного флота это был, пожалуй, единственный министр, не имевший... приемной и адъютанта при ней. Только вестовой, который открывал дверь всем просителям, являвшимся без предварительного доклада. Такая практика продолжалась вплоть до 1876 года — года смерти Николая Карловича Краббе.

Министр подробно объяснял плачущим женщинам какие меры

принимаются для уточнения судьбы «Опричника», доказывал, что не все еще потеряно. Но даже самые убедительные аргументы утешали мало. Куда подевался корабль, оставалось неясным. И министр, и чиновники морского ведомства ссылались на различные случайности, неизбежные на море, но и сами-то не очень верили в это. Наконец в июне 1862 года, когда все допустимые сроки прошли, было принято решение объявить официальный розыск пропавшего без вести корабля.

Формула «Пропал без вести» применяется редко и всегда только по отношению к кораблям или судам в силу неизвестных причин не пришедшим ни в порт назначения, ни в какой-либо другой порт (по современному морскому праву — в течение трех месяцев). Тайна бесследного исчезновения кораблей всегда порождала всякого рода вымыслы. И это понятно — при отсутствии очевидцев всегда возникают сто тысяч «почему». Можно назвать две основные причины гибели любого судна. Это, во-первых, аварии навигационного характера — посадка на мель или на камни, выбрасывание на берег, столкновение в тумане или при неудачном маневрировании и т. п., которые тем тяжелее, чем хуже погода. Во-вторых — поражение в борьбе со стихией, когда при сильной и неравномерной качке ломается рангоут, смещаются грузы, теряется управление рулем, когда гуляет по палубе, вышибая люки и круша все на своем пути, штормовая или ураганная волна. Характерный пример этого — судьба учебно-грузового четырехмачтового барка «Памир». 21 сентября 1857 года при возвращении с грузом зерна из Аргентины в Европу он попал в тропический ураган. В результате груз оказался смещенным на один борт, судно потеряло остойчивость и опрокинулось. Из 68 членов экипажа и кадетов спаслось тогда всего шесть человек.

Что касается клипера «Опричник», то он был построен сравнительно недавно, в 1856 году, на старейшей в России судостроительной верфи Архангельска — Соломбальской. Здесь с 1734 по 1855 год было спущено на воду 335 судов всех классов. В период Крымской войны тут в срочном порядке заложили серию однотипных клиперов: «Джигит», «Стрелок», «Наездник», «Разбойник», «Опричник», «Пластун». Император Николай Первый полагал, что выйдя на океанские просторы, быстрые и достаточно хорошо вооруженные клипера устроят настоящий погром на океанских торговых коммуникациях Англии и Франции. К сожалению, маломощность отечественной промышленности не позволила ввести эти корабли в строй во время войны. Тем не менее, судьба уготовила этим кораблям вписать весьма яркую страницу в историю освоения Дальнего Востока.

Тактико-технические данные новых клиперов вполне отвечали

требованиям того времени: длина — более 50 метров, ширина — более 9 метров, водоизмещение — 625 тонн, вооружение — 6 орудий среднего калибра. Корабли строились как винтовые, машины мощностью в 150 лошадиных сил для них изготавливал Ижорский механический завод (сегодняшние моторные лодки имеют до 100–200 лошадиных сил). Малый запас угля на тогдашних кораблях позволял использовать машину лишь периодически: при входе и выходе из гаваней и с рейдов, при штилях или, наоборот, в штормовых условиях. Основным двигателем на океанских переходах по-прежнему оставался парус.

Как показало время, имена всех шести соломбальских клиперов не исчезли, они продолжают и сегодня жить в наименованиях бухт, заливов, островов на побережье русского Приморья.

Но вернемся к «Опричнику». Корабль был закончен постройкой 14 июля 1856 года (руководил строительством поручик Василевский) и той же осенью перешел под парусами в Кронштадт. Осенний переход через Баренцево море на Балтику — нелегкое дело. Тридцатого октября у мыса Нордкап «Опричник» попал в жестокий шторм от норд-веста. Шквалистые порывы ветра, многометровые волны — все это стало серьезным экзаменом для нового корабля и молодого экипажа. Экзамен они с честью выдержали. Свидетельство тому — официальный документ: «Корабль соответствует своему назначению и способен бороться со всеми прихотями моря». Запомним фразу: «...со всеми прихотями моря...»

Следовательно, для корабля данного класса погодных ограничений нет. Это подтверждается и аттестацией собрата «Опричника» — клипера «Наездник». После нескольких лет плавания в океане в его формуляре появилась запись: «Имеет хорошие морские качества. Спускался и приводился в крепкий ветер прекрасно, и ни один всплеск не попадал на палубу, когда он переходил галфинд и крутой бакштаг. В полветра, при свежем ветре воды заливалось немного; редко и весьма недолго она превышала карлингсы». Далее в отчете указывалось, что клипера этого типа очень остойчивые: «Клипера свободно разрезают воду, не претерпевают ударов в носовую часть и на волнение всходят легко. И только в Индийском океане, при изменившемся ветре, когда курс был взят против огромной зыби, тогда клипера часто черпали носом... При жестких ветрах и когда обдаёт волнами, фок мокр до половины, фор-стаксель — сверху донизу». Как видим, характеристика отличная. Ничего не скажешь, не сплеховали архангельские мужики, строя последние деревянные суда. Если перевести это с языка парусной терминологии на обиходный, то станет ясно, что опрокинуть эти корабли чрезвычайно трудно; носом

черпают воду они только при противной волне. Волны и брызги полностью фок не заливают. Корабль может идти против волны, может выдержать штормы и ураганные ветры.

Но океанская волна придет к «Опричнику» через год-другой. Пока же в Кронштадте дел непростой. Надо получить и разместить многочисленные запасы, провести учения по управлению парусами, стрельбе по щиту.

Особо следует остановиться на командах клиперов. Дело в том, что комплектовались они из оставшихся в живых защитников Севастополя. Прошедшие Синоп и год севастопольской бойни, матросы-черноморцы имели огромный боевой опыт, но наряду с этим подчиняться не слишком любили. Война научила их смотреть опасности в глаза. Именно поэтому и командирами первых клиперов ставили исключительно офицеров, прошедших севастопольские бастионы. Они пользовались большим и вполне заслуженным авторитетом, а потому легко находили общий язык с матросами-ветеранами. К примеру, командиром клипера «Посадник» был назначен один из знаменитейших героев Севастополя георгиевский кавалер и флигель-адъютант капитан-лейтенант Бирилев. Командир «Опричника» Петр Александрович Селиванов тоже прошел суровую севастопольскую школу, показал себя храбрым офицером и заслужил несколько орденов. Что касается морских качеств Селиванова, то, скорее всего, их следует оценить, как весьма средние. На Черном море он плавал только в мичманских чинах, затем была многомесячная оборона Севастополя и бои на бастионах. Там Селиванов получил лейтенантские эполеты. После этого был длительный отпуск, положенный всем оставшимся в живых черноморцам, и назначение старшим офицером «Опричника». Разумеется, что длительное океанское плавание сделали из Селиванова неплохого практика, однако назначение его на должность командира было достаточно внезапным, так как его предшественник по болезни был отправлен в Россию. Насколько грамотным командиром успел стать капитан-лейтенант Селиванов нам не известно. Известно, что отличался он своим демократизмом, к примеру самолично учил матросов грамоте, организовал корабельную библиотеку, устраивал в свободное от корабельных работ время громкие читки произведений русских классиков. Однако наряду с этим, Селиванов был, к сожалению, весьма подвержен зеленому змию. Так, во время стоянки клипера в Нагасаки, Селиванов несколько раз, напиваясь пьяным, закладывал свои ордена в местный ломбард, откуда их потом выкупал наш консул Гошкевич. На эти «шалости» командира «Опричника» начальники, впрочем, смотрели сквозь пальцы: с кем не бывает! О подверженности



Селиванова пьянству вспомнят, но, увы, значительно позднее.

Итак, в июле 1862 года начались поиски «Опричника». Запрашивали крупные заграничные порты по всему миру, надеясь получить хотя бы малейшие сведения о пропавшем корабле. Время от времени возникали фантастические слухи, но все они оказывались несостоятельными.

Шестнадцатого июля капитан 1-го ранга Шварц, находившийся в Англии, донес, что по данным страховой конторы Ллойда, «Опричник» покинул Батавию одиннадцатого декабря. Дата примерно совпадала с донесением Селиванова. Консульства в Кейптауне и Австралии ничего сообщить не могли. Тогда Гидрографический департамент Морского министерства, непосредственно занимавшийся розыском, обратился к русским официальным представителям (агентам) с просьбой собрать выписки из метеорологических журналов всех судов, которые могли в тот период находиться в районе предполагаемого плавания «Опричника». Решение грамотное: попытались от отсутствия прямых сведений заменить подробным анализом или, выражаясь современным языком, — смоделировать обстановку на маршруте перехода, совершенно справедливо взяв за основу гидрометеорологические данные: состояние моря, господствующие ветры, прошедшие шторма...

Из множества причин, приведших к трагедии, наиболее вероятными были именно погодные условия.

Капитан-лейтенант Федоров, представитель российского Морского министерства в Голландии, проявив незаурядное упорство и настойчивость, добыл выписки из судовых журналов девяти судов, примерно в тот же период следовавших от Явы до мыса Доброй Надежды. На основании полученных документов удалось воссоздать обстановку в Индийском океане, пусть не полно, но все же с определенной степенью достоверности, Федоров выяснил, какие суда находились тогда в той части Индийского океана. Одним из них оказался барк «Зваан» под голландским флагом. Запомним название этого грузового судна (его маршрут мы рассмотрим позже), а пока обратился к другим данным.

Так, контора Ллойда представила данные, что 29 апреля 1862 года недалеко от мыса Доброй Надежды сгорело судно водоизмещением 800 тонн, имевшее хлопчатобумажные паруса. Но смущала дата — 29 апреля...

Выходило, что из Батавии до южной оконечности Африки вместо двенадцати-шестнадцати дней корабль шел... пять месяцев.

В Соединенных Штатах материалы национальной обсерватории исследовал по судовым журналам капитан 1-го ранга Лесовский. Но и там следов «Опричника» не обнаружил. Из Англии капитан-лейтенант

Колокольцев прислал фрагменты метеорологических журналов. Безрезультатно. Только материалы, добытые капитан-лейтенантом Федоровым, дали какой-то неясный намек на возможную судьбу пропавшего клипера.

Итак, за исходную точку рассуждений о судьбе «Опричника» решено было взять плавание голландского барка «Зваан», так как и по месту, и по времени движения он наиболее близко подходил к «Опричнику». Капитан «Зваана» утверждал, что в ту пору в Индийском океане свирепствовал ураган. И что во время урагана, а именно 25 декабря, со «Зваана» наблюдалось неизвестное судно, следовавшее к эпицентру урагана. Самоубийственный путь, путь неопытного командира. Кстати, 21 декабря «Зваан» также наблюдал судно, похожее на «Опричник».

И еще одно весьма ценное свидетельство. Дело в том, что в Батавии в это же время находился французский корвет «Лаплас». Он доносил, что русская канонерская лодка «Опричник» вышла из Батавии во вторник 10 декабря (по Ллойд — 11-го), а корвет «Лаплас» — 11 декабря; по выходе из Зондского пролива 12 декабря в семь часов утра с «Лапласа» наблюдали «Опричник», но скоро потеряли его из виду.

Анализ обстановки, которую мы попытаемся осветить, изобилует цифрами, но без них никак не обойтись. Зондский пролив «Лаплас» прошел ночью и взял курс на зюйд-вест 45 градусов, что соответствует курсу по современной картушке 225 градусов. Первый обсервованный пункт в полдень был на широте 7 градусов 53 минуты и долготе 101 градус 20 минут от Парижского меридиана. «Русское судно находилось вблизи и притом шло ближе к северу, с тех пор его не видели» — донес командир «Лапласа».

С некоторой долей уверенности можно сказать, что 13 декабря в двенадцать часов дня в указанной точке находился «Опричник». Исходная точка для анализа есть. Чтобы читатель не разыскивал морскую карту, циркуль и не откладывал эту точку, скажем, что она была в северо-восточной части Индийского океана. А за конечную точку его пути Гидрографический департамент решил принять местонахождение «Зваана» на 25 декабря. Но прежде, чем сообщить координаты этой точки, неплохо перелистать судовой журнал «Зваана»:

«21 декабря. Широта — 19 градусов 24 минуты, долгота — 79 градусов 11 минут, ветер ост-зюйд-ост, море обыкновенное, штиль, состояние атмосферы хорошее. Видно трехмачтовое судно, идущее одним курсом.

25 декабря. Широта — 22 градуса 8 минут, долгота — 68 градусов 23

минуты, ветер ост-норд-ост 10–11 баллов, море очень бурное, видимости нет. Я (капитан „Зваана“. — *В.Ш.*) полагаю, что центр урагана — от судна к весту. Я хочу заранее привести к ветру и лежать правым галсом, чтобы ураган прошел западнее нас».

Что же интересного в этой записи? Во-первых, то, что 21 и 25 декабря наблюдалось какое-то трехмачтовое судно (клипер «Опричник» был трехмачтовым); во-вторых, грамотные и четкие действия капитана «Зваана», согласующиеся с хорошей морской практикой. Он сравнительно легко определил положение судна по отношению к урагану и принял правильное решение на отход от его эпицентра.

Совершенно непонятно, во имя чего капитан неопознанного судна шел самоубийственным курсом в эпицентр урагана. Какая нужда принудила его к этому? Если это действительно был «Опричник», то почему командир его действовал столь вопиюще неграмотно, и никто из офицеров не указал на ошибки — ни штурман, ни старший офицер корабля? Два года назад, при встрече с тайфуном в Японском море, команда корабля отделалась легким испугом: потеряли всего-навсего утлегарь. Тогда командование действовало грамотно, четко. Сменился командир? Но Селиванов тоже не новичок и не менее грамотен, чем его предшественник. В тех водах он плавал и ранее. Кроме того, правила расхождения с вращающимися штормами вбивались в голову гардемаринам еще в Морском корпусе. Даже специальная книжка с планкетками была выпущена в середине XIX века как напоминание командирам и как настольное пособие в их многотрудных путешествиях.

И снова прибегнем к помощи судового журнала «Зваана»: «В полдень 25 декабря мы видели судно, бегущее на фордевинд на вест».

Если эту фразу перевести на современный обыденный язык, то увидим, что неизвестное судно шло на запад, в эпицентр урагана. Картина наблюдалась дважды, 21 и 25 декабря. Одно было судно или же два разных? Трудно сказать. Журнал на это ответа не дает, да и вряд ли интересовало капитана «Зваана», какое это судно: прежде уже виденное или новое. У него, капитана, своих забот хватает, тем более что где-то впереди бушевал ураган, и надо было уклониться от него. Да и к чему дознание: войны нет, и коммерческое судно разведки не ведет.

Согласимся с Гидрографическим департаментом и примем местонахождение «Зваана» на 25 декабря за конечную точку. Итак, мы имеем начало и конец пути. Соединим эти точки и получим прямую, равную 2250 милям. Это гипотетический путь «Опричника».

Проведем некоторый анализ скорости русского корабля. Чтобы пройти данный путь за тринадцать суток, ему нужно идти со скоростью семь-

восемь узлов, проходя за сутки более ста семидесяти миль. Реально ли это? С точки зрения всех характеристик «Опричника» — вполне. Восемь узлов — это хорошая скорость для парусных судов. На переходе из Шанхая в Батавию он шел даже с большей скоростью. Значит, все логично. Точки совпали, и «Зваан» видел «Опричника», устремившегося к своей гибели.

И все-таки, несмотря на кажущуюся простоту арифметических выкладок, полного тождества здесь нет. И вот почему. Во-первых, дотошный капитан-лейтенант Федоров внимательно просмотрел журналы еще восьми судов, находившихся примерно в том же районе в указанное время. И никаких ссылок на ураган не обнаружил. Это выглядит несколько странно. Ураган есть ураган. Кто из моряков хотя бы раз попадал в него, никогда не забудет этих минут до конца своих дней. К тому же влияние урагана распространяется на десятки миль, а отголоски — еще дальше. Во-вторых, вернемся к анализу скоростей кораблей. Сама по себе величина семь-восемь узлов для серийного клипера, регулярно проходившего докование, далеко не предельна. Эти корабли ходили со скоростью и в десять-одиннадцать узлов. Но заданной скоростью семь-восемь узлов надо было идти две недели! Возможно ли это? В общем-то, да, теоретически возможно. Но при этом требуются определенные условия: чтобы все время дул попутный, достаточно сильный, но не штормовой ветер. А между тем именно в декабре в северной части океана наблюдаются муссоны с запада, то есть противные ветры, которые задерживают движение судов с востока на запад на двое-трое суток. Правда, у нас не северная часть океана, а центральная, но влияние муссонов в это время года распространяется и на более низкие широты. Значит, ветер в декабре мешает движению судов, скрадывает их скорость. Так, американское судно расстояние в сто восемьдесят миль от Зондского пролива прошло в декабре за шесть суток. А в августе, когда господствуют пассаты с востока, — за двое с половиной суток. Есть и еще один пример — судно «Азия», находившееся в то же время в тех же местах. Так вот, оно прошло этот путь за семнадцать суток, причем вынужденно лавируя. А паровое судно «Авджено» преодолело его за четырнадцать суток.

Гидрографический департамент не ограничился анализом гидрообстановки. Специалисты проанализировали движение более ста судов — американских и голландских — за декабрь. Удалось выяснить, что их суточный переход был меньше теоретического у «Опричника» и составил сто тридцать восемь миль.

Можно возразить, что «Опричник» — военный корабль, для него скорость — один из элементов боевой мощи; однако корабль шел со

значительным грузом, полученным на Камчатке (может быть, и в Шанхае что-то добавилось), с полным запасом продовольствия, боеприпасов. Гидрографический департамент выяснил, что только четырнадцать судов из ста двадцати четырех, прошедших Зондским проливом, были достаточно хорошими ходоками, чтобы находиться в точке «Зваана» спустя тринадцать суток по выходе. Отметим: четырнадцать — из ста двадцати четырех! Всего около десяти процентов. Но «Зваан» попал, выходит, в эти десять процентов.

А теперь внимательно прочтем страницу из судового журнала «Зваана» за 24 декабря: «Замечание. 24 декабря. Два дня как мы уже имеем хороший ветер от О. Хотя погода пасмурна и по временам идет крупный проливной дождь, но на небо невозможно смотреть без мучительной боли для глаз. Барометр, однако, ничего особенного не показывает... В 8 часов вечера барометр несколько понизился... к полуночи он упал еще больше, и ветер... усиливался все более и более, а море становилось все более взволнованным В 4 часа утра барометр показывал 29,80, а в полдень было уже 29,64; буря свирепствует, и море очень взволнованно. Нет сомнений, что курсом вест-зюйд-вест я приближаюсь к центру урагана и должен решиться или продолжать свой курс, или привести к ветру, я решил на последнее к 10 утра 25 декабря так, чтобы центр урагана прошел к западу от меня».

Прервемся на минуту. Капитану «Зваана» не стоило больших усилий принять правильное решение и уклониться от ранее выбранного курса. Как видно из журнала, погода была плохая, но никаких иных причин, затруднявших действия экипажа, не было.

«Судно держится хорошо, несмотря на то, что правый борт постоянно находился в воде. В полночь 25 декабря барометр упал до 29,25; в 10 часов вечера сила ветра была самая жестокая. С 4 часов утра сила ветра стала несколько уменьшаться, а в полдень 26-го ветер имел силу уже крепкого. Во время яростной силы ветра у нас выломило борт судна со всеми портами. В 8 часов вечера 26 декабря небо прояснилось, а в ночь блистали звезды».

Разумеется, при урагане имеют значение и десятки миль ближе или дальше судно удалено от центра. Но картина тяжелая. Не зря родилась у моряков поговорка: «Кто в море не бывал, тот Богу не молился». Да, конечно, «Опричник» погиб. Увы, тут никаких сомнений не возникает. Но где погиб и когда? Могло ли это случиться раньше 25 декабря? Могло, но вероятность этого мала. Погода в начале пути была вполне благоприятная. Ну, а после 25 декабря как обстояло дело со штормами? По данным

вахтенных журналов иностранных судов, в начале января 1862 года на широте 15 градусов 20 минут, долготе 75 градусов 40 минут (это восточнее архипелага Чагос) наблюдался шторм. Но это же на полпути от Зондского пролива до точки «Зваана» на 25 декабря. Следовательно, «Опричник» вперед продвигался медленно, мешали противные ветры... Восьмого января, по данным страховой конторы Ллойда, в этом районе погибло четыре судна. Их наименования и факт гибели зафиксированы точно. На оживленном морском пути ни обломка, ни хотя бы щепки «Опричника» найдено не было. А ведь до Маврикия от последней официально зафиксированной точки «Зваана» едва более трехсот миль.

Вместе с тем анализ плавания «Опричника» от Батавии до места возможной встречи со «Звааном» показывает, что среднесуточная скорость клипера была недостаточна, чтобы пройти расстояние более 2200 миль за 13 суток. К тому же маловероятно, что Селиванов и его штурман, не раз штормовавшие в океане, не смогли правильно рассчитать курс на расхождение с ураганом.

Но если клипер и миновал ураган 25 декабря, он мог погибнуть и позднее: до начала января 1862 года на его пути к мысу Доброй Надежды уже зарождались еще четыре урагана. В тропических ураганах скорость ветра достигает 70-100 м/сек. Попад в ураган, «Опричник», надо полагать, уже не нес никаких парусов: они были заблаговременно убраны или сорваны ветром. Однако даже голый рангоут с паутиной снастей имеет очень большое сопротивление. Вероятно, во время урагана клипер получил предельный динамический крен под ветер, был залит водой и ушел на дно со всем экипажем.

Конечно, в ураган суда гибнут, как и в шторм. И сто лет назад, и в наши дни. Но военный корабль с многочисленной командой в сто двенадцать человек — это не коммерческий барк, где всего-то десятка два человек команды. И почему командир пошел на явное самоубийство, в эпицентр урагана? Что это? Умопомрачение, усталость, перенапряжение? Но идти в эпицентр урагана не пять минут, не десять. Должно пройти значительное время. Есть и штурманский, и вахтенный офицеры, которые тоже могут усомниться в правильности курса. Маневр не мгновенен, протяженность его составляет по времени час и более. И вероятность того, чтобы никто не заметил грубейшей ошибки командира, ничтожна. Вторая по счету, но не по значимости причина — пожар, взрыв. Мы упоминали, что корабль деревянный, а огнеопасных предметов на борту много: котел с топкой, крьюйт-камера с порохом, грузы. Да мало ли что может гореть на борту.

Вероятна и другая причина гибели «Опричника» — стихия, могучая стихия океана, всесокрушающая и всепоглощающая. Опять обратимся к цифрам. С 1713 по 1862 год произошло триста четыре кораблекрушения, причем только два корабля, не считая «Опричника», пропали без вести: яхта «Миюс» на переходе из Херсона в Смирну в 1782 году и транспорт «Курил» в Беринговом море в 1850 году. Яхта — судно небольшое, команда его немногочисленна. Вероятность ошибки при маневрировании достаточно велика, хотя море — не океан. Что же касается плавания в студёных водах Берингова моря, то тут транспорт подвергался двум напастям: быть захлестнутым водной стихией и угодить в ледовый плен.

Версия о возможном пьянстве командира «Опричника» во время перехода, и как следствие этого, его неадекватная реакция на наступающий корабль ураган тоже имела место. Основанием для нее служило сообщение капитана торгового судна, видевшего как «Опричник» вопреки всякой логике мчится в эпицентр урагана. Но эта версия обсуждалась лишь кулуарно. Так как никаких доказательств не было, ее сторонники могли быть обвинены родственниками погибшего командира клипера в клевете и оскорблении памяти, а потому желающих публично оглашать эту версию не нашлось.

Классическая схема кораблекрушения всегда примерно одинакова: авария навигационного характера (посадка на мель, камни, выбрасывание на берег, потеря управляемости при поломке руля, столкновения) и, как следствие, гибель судна. Всему виной либо обычные упущения, либо непреодолимые силы стихии, не подвластные людям. Случаи же гибели корабля в «чистом виде» крайне редки. Да, в бурную погоду перемещаются грузы, ломается рангоут, особенно если качка неравномерна и стремительна. Резко увеличивается крен, вода гуляет по палубе, вышибая люки, срывая орудия. Всякое случается на море. Здесь уместно еще раз вспомнить кошмарную катастрофу линейного корабля «Лефорт». В момент поворота «Лефорт» внезапно сильно накренился и мгновенно исчез в пучине со всей командой и пассажирами: погибло восемьсот двадцать шесть человек. Не такая ли участь постигла и «Опричник»?

Тайна бесследного исчезновения корабля всегда рождала и рождает многочисленные вымыслы, красивые легенды. В жизни, думается, все проще и менее романтично. «Опричник» был хорошо подготовлен к океанскому плаванию. Не будучи приспособленным для перевозки грузов, корабль не стал бы брать их на верхнюю палубу (такое возможно лишь при каботажном плавании, скажем, из Ейска в Таганрог). Остойчивость клипера не менялась, значит смещение грузов исключается. Известно, что скорость

ветра в тропических ураганах достигает ста метров в секунду, и нетрудно догадаться, сколь тяжкие разрушения причиняет такой ветер: скрученные металлические балки, сброшенные автомобили, разрушенные кирпичные дома.

Возможно, в момент встречи с ураганом парусов на «Опричнике» не было: их либо сорвало раньше, либо загодя убрали. Но даже голый, без парусного вооружения, рангоут оказывал достаточное противодействие ветру такой силы. Вполне возможно, что во время порыва клипер получил такой предельный динамический крен под ветер, что был залит, что называется, с головой: вода проникла внутрь корабля, и он ушел на дно со всей командой. В случае с «Опричником» эту версию подтверждает такое обстоятельство: отсутствие каких-либо следов гибели корабля.

Имеет право на существование еще одна версия — встреча «Опричника» с волной-убийцей. Это достаточно редкое гидрометеорологическое явление изредка встречается в юго-западной части Индийского океана, как раз там, куда шел русский корабль. Эти волны возникают при наложении внезапно усиливающегося юго-западного ветра (и в нашем случае господствовали ветры западных румбов) на мертвую зыбь со стороны Антарктиды. При высоте до восемнадцати метров они имеют очень крутой подветренный склон с глубокой впадиной у подошвы. Корабль не «отыгрывается» на волне, а буквально проваливается под волну и накрывается ее гребнем. Волны-убийцы легко ломают даже современные стальные суда, так что при встрече с ней у клипера не было никаких шансов уцелеть.

Впрочем, все это лишь догадки. Настоящую причину гибели, как и место трагедии, вряд ли удастся установить. Наш анализ позволил высказать с наибольшей вероятностью одну гипотезу: «Опричник» потоплен во время урагана.

В 1862 году Морское министерство официально исключило «Опричник» из списков. В указе об исключении корабля из списков императорского флота было указано, что вместе с клипером пропали без вести девяносто пять членов команды: командир корабля капитан-лейтенант Селиванов, старший офицер лейтенант Куприянов, лейтенанты де Ливрон и Суслов, мичман Карчкин, корпуса флотских штурманов прапорщик Иванов, врач Голомицкий, четырнадцать унтер-офицеров и семьдесят три матроса.

С тех пор минуло немало времени, но и сегодня мы с особым вниманием всматриваемся в события нашей далекой истории.

В Кронштадте, в Летнем саду вот уже более века стоит скромный



памятник: камень, символизирующий океанскую волну под приспущенным Андреевским флагом — дань памяти пропавшим без вести в бескрайних просторах Индийского океана соотечественникам. Помимо этого есть и еще один памятник — нерукотворный. В Приморском крае напоминает о погибшем клипере одна из бухт, названная его именем.

Что касается самого клипера, то, скорее всего мы уже никогда не узнаем о том, какими были его последние минуты. Не узнаем, кто явил себя в последние роковые мгновения настоящим героем. Море умеет хранить свои тайны, а тайна гибели клипера «Опричник» и всей его команды лишь одна из их бесчисленного множества.

## Забытая экспедиция

Морская стихия всегда непредсказуема, особенно когда речь идет о полярных морях. Увы, но каждый шаг освоения Арктики был оплачен неимоверными трудностями и жизнями первопроходцев. Кто-то из них совершил великие открытия, кто-то, наоборот, даже не успел этих исследований начать в силу каких-то форс-мажорных обстоятельств, но все достойны памяти потомков, хотя бы за то, что они были.

О некоторых давних трагедиях Арктики сегодня сложены легенды, написаны книги и сняты кинофильмы, о других и по сей день мы знаем крайне мало. Одни герои арктического штурма стали национальными героями, о других мы и по сей день пребываем в полном неведении. А потому наш рассказ об одной из малоизвестных и драматических страниц в истории освоения Русского Севера.

В 1861 году Морское министерство решило произвести исследования Карского моря и гидрографическую съемку устья Енисея. К тому времени было уже проведено несколько экспедиций к берегам Новой Земли и теперь в изучении Ледовитого океана требовалось продвигаться дальше на восток. На очереди было Карское море, которое еще никто и никогда детально не исследовал. Благодаря экспедициям сороковых годов девятнадцатого века под началом Пахтусова и Литке удалось составить примерные очертания Новой Земли. Однако исследовали в основном ее южные и западные берега. Северная и особенно восточная части по-прежнему оставались почти «терра инкогнито». Достаточно сказать, что к началу шестидесятых годов девятнадцатого века Шведская академия наук обещала наградить своей высшей наградой — большой золотой медалью — того из исследователей, кто первым пересечет Карское море и того, кто первым обогнет всю Новую Землю. Карт Карского моря тоже еще не существовало, как не было никаких сведений о флоре и фауне этого моря. Что же касается устья Енисея и близлежащих к нему берегов, то карты этих мест были составлены еще во время экспедиции Беринга, и за прошедшие полтора столетия безнадежно устарели. Инициатором Енисейской экспедиции выступил известный гидрограф и знаток северных морей адмирал Рейнеке, самый близкий друг покойного адмирала Нахимова. Рейнеке всю жизнь отдал Северу, а потому как никто другой знал тамошние проблемы. Поддержал Рейнеке и адмирал Литке, а также престарелый первый кругосветчик адмирал Крузенштерн. На заседании Морского министерства Рейнеке

выложил перед адмиралитетом старые пожелтевшие от времени карты.

— Это что еще за преданья старины глубокой? — усмехнулись адмиралы, карты старинные туда-сюда перелистывая.

— Это карты составлены экспедицией Витуса Беринга в царствование императрицы Анны Иоанновны! — в тон им сказал Рейнеке. — Причем это не преданья старины глубокой, а самое лучшее, что мы имеем на сегодняшний день по берегу Карского моря! А потому полагаю, что давно пришла пора послать туда новую экспедицию и провести гидрографические работы в устье Енисея!

— А деньги? — поинтересовался герой Севастополя адмирал Новосильский. — Вы же знаете, что весь бюджет уже расписан великим князем на несколько лет вперед и предназначен на постройку мониторов и другие наиважнейшие вещи!

— Знание особенностей отдаленных районов есть знание стратегическое! — не остался в долгу Рейнеке. — Англичане не знали, что Татарский пролив является проливом, а не заливом, что позволило Завойко, как вы хорошо знаете, без всяких затруднений произвести эвакуацию из Петропавловска и укрыться с судами и людьми в Амурском лимане!

— Я за! — хмыкнул Новосильский, лысый затылок почесавши.

— Мы тоже! — кивнули остальные.

— Я понимаю, что у нас не густо с финансами, а потому планирую обойтись минимум средств! — продолжил Рейнеке. — Закупим в Архангельске пару парусных судов, тем и ограничимся!

Вообще-то работы в устье Енисея Рейнеке предполагал провести еще в середине 50-х годов, но события Крымской войны, по известным причинам, отсрочили эти дела. Теперь же время для исследования устья Енисея пришло.

Начальником экспедиции был назначен лейтенант Павел Павлович Крузенштерн. Для проведения работ в устье Енисея ему была определена шхуна, названная в честь завоевателя Сибири «Ермаком». Шхуна была построена еще в 1849 году в Соломбале по приказанию и на средства его деда адмирала Ивана Федоровича Крузенштерна для исследования северных берегов Сибири. Это было небольшое, всего 150 тонн, но достаточно крепкое и приспособленное для плавания в ледовых условиях судно. Впрочем, в ряде исторических исследованиях конструкция «Ермака» признана не слишком удачной.

Ранее «Ермак» уже участвовал в трех попытках пробиться в Карское море. В 1849 году под командой сына адмирала капитан-лейтенанта Павла Ивановича Крузенштерна шхуна пыталась дойти до северо-восточной

оконечности Новой Земли и оттуда спуститься в Карское море, но смогла добраться только до Мезени, где зазимовала, а затем была вынуждена вернуться обратно. Павел Иванович был большим энтузиастом исследования Русского Севера. В свое время он участвовал вместе с графом Кайзерлингом в исследовании устья Печеры, занимался поиском лучших путей для сплава печерского леса, сотрудничал с Морским научным комитетом.

В 1850 году Павел Иванович Крузенштерн на «Ермаке» снова пытался прорваться в Карское море, на этот раз держа курс из Архангельска вдоль материкового берега. Но и эту экспедицию, ожидала неудача. На этот раз «Ермак» смог дойти только до устья реки Индиги. В этом плавании участвовал и сын Павла Ивановича — Павел. Свою любовь к Северу и страсть к открытиям, он передал и сыну.

Павел Павлович Крузенштерн — главный герой нашего дальнейшего повествования, а потому следует познакомиться с ним поближе. Внук знаменитого адмирала Морского корпуса не заканчивал, а был после окончания университета сразу принят юнкером на флот. В Крымскую войну на гребных судах он защищал от английского флота порт Або. Затем охотником пошел служить на первую подводную лодку инженера Бауфа с ручным винтовым приводом. Лодки эти представляли опасность для своего экипажа большую, чем для противника, и были настоящим «шагом отчаяния». Чтобы противостоять паровым эскадрам англичан балтийцы пошли даже на эту крайность. Шедших служить на эти примитивнейшие лодки считали смертниками. А мичман Крузенштерн не убоился. После войны он служил на корвете «Палкан», на котором плавал в Средиземное море. А затем снова Архангельск и, купленная еще дедом, шхуна «Ермак». Младшего Крузенштерна манят неизведанные просторы, романтика и жажда открытий. Так когда-то мечтал, уходя в кругосветное плавание, его дед, так мечтал, отправляясь на исследование Новой Земли, его отец, так мечтает и он, желая продолжить славную традицию своей семьи и быть достойным продолжателем начатого старшими поколениями.

В 1860 году внук знаменитого адмирала становится командиром «Ермака». 10 сентября шхуна покинула устье Печеры, «где корабль, не смотря на скудные средства, находившиеся под рукою в этих неблагоприятных краях, приспособлен был своим юным капитаном весьма искусно». Уже спустя трое суток, «Ермак» преодолел Карские ворота, за которыми его встретил битый лед и сильный противный ветер. Неблагоприятная погода, позднее начало экспедиции и недостаточное снаряжение не позволили Павлу Крузенштерну и в тот раз пробиться через

Карское море к Ямалу. Больше недели, борясь с противными ветрами, «Ермак» лавировал у Карских ворот в надежде, что ветер все же переменится на попутный. Но все было напрасно. Вернувшись в Архангельск, Крузенштерн узнал о присвоении ему лейтенантского чина.

И вот теперь Павел Крузенштерн все на том же «Ермаке» был готов снова попытать счастья и наперекор всему добраться до неприступного Карского моря. Новая экспедиция была организована на деньги архангелогородского купца Сидорова, который давно знал семью Крузенштернов и был дружен с отцом Павла Павловича. Помимо «Ермака», в состав экспедиции для плаваний на мелководье был приобретен и палубный норвежский бот «Эмбрио» в 18 тонн. Помощником начальника экспедиции был назначен вольный штурман Вильгельм Матисен, кроме него в состав команды «Ермака» вошли: выпускник архангельского шкиперского училища унтер-штурман Черноусов, волонтер барон Алексей Будберг (из студентов, хорошо рисующий и разбирающийся в зоологии и ботанике), боцман Панкратов, фельдшер Лычев, 13 матросов из 3-го ластового экипажа, двое юнг из поморских мальчишек Пустозерска и вольнонаемный кок. С собой Крузенштерн взял и своего любимого пуделя по кличке Малыш. На боте находились: за командира унтер-офицер Иван Короткий, помощником мезенский мещанин Рогачев и три матроса.

В 1861 году суда экспедиции покинули Архангельск, имея на борту продовольствия на три года. В первую навигацию пробиться к Енисею не удалось из-за большой плотности льдов. Пришлось зимовать в деревушке Кую в устье Печеры, в 40 верстах от городка Пустозерска (ныне Нарьян-Мар). В августе следующего, 1862 года, суда экспедиции взяли курс на Югорский Шар — пролив между Новой Землей и островом Вайгач (ныне пролив Карские Ворота). На выходе из пролива из-за сильного тумана и несущегося мимо льда суда вынуждены были стать на якорь под берегом. Начался шторм. Напором льда оба судна были сорваны с якорей, сильно разбиты и унесены в разные стороны. Палубному боту, благодаря малым размерам, удалось вырваться из ледового плена и вернуться к Югорскому Шару. Там, недалеко от одного из ненецких стойбищ, Иван Короткий прождал «Ермак» две недели. По всем его расчетам шхуна должна была уже прийти к Кую, но ее все не было и не было.

— Очевидно, что с нашими что-то приключилось! — не на шутку заволновался Короткий.

Обеспокоенный отсутствием «Ермака», он послал своих матросов на оленях вдоль берега до устья реки Кары, что впадает в Карский залив, разделяющий материковый берег и полуостров Ямал. По мнению

Короткого, это было то место, куда, вероятнее всего, могла добраться команда «Ермака» в случае кораблекрушения. Но ни шхуны, ни людей здесь обнаружено не было.

— Ничего на море не видать, Иван Терентьевич, кроме льда, да и тот все больше ветром уносит в море Карское! Побережье тоже пусто, никаких следов людей, ни обломков корабельных! — сообщили матросы унтер-офицеру по возвращении.

Продовольствие на боте меж тем подошло к концу. Поэтому Короткий рассказал обо всем случившемся саамскому старшине (самоедами в то время именовали в просторечье ненцев). А рассказав, попросил его:

— Ты, друг сердешный, уж не откажи в помощи, коли увидишь сотоварищей наших во льдах!

— Моя твоя понимай! — закивал самоедский старшина. — Моя свое дело знай и в беде не бросай!

Переход к устью Печеры был нелегким, так как бот еще в Карском море получил от удара льда большую пробоину, но кое-как добрались. По приходу в деревню Кую, Короткий отписал бумагу начальству в Архангельск да занялся исправлением бота, ожидая вестей с моря и распоряжений начальников.

Зажатую льдами шхуну «Ермак», тем временем, сильным ветром и течением уносило все дальше и дальше вдоль южного берега Карского моря. Несмотря на всю сложность обстановки, исследования моря не прекращались ни на один день, изучался ветер, течение, характер движения льда, замерялись глубины. Только через две недели ветер немного стих, и лед медленно двинулся в западном направлении. В небе играло сполохами северное сияние, но морякам было не до небесных красот. Лед вокруг шхуны внезапно начал двигаться и всей своей мощью давить на зажатое со всех сторон судно. Борта скрипели и трещали. Появились пробоины, а переборки в жилой палубе были полностью разломаны. С пробоинами пока справлялись, но как будет дальше не знал никто. Затем после нескольких сильных ударов, «Ермак» приподняло из воды на целый фут, и теперь он буквально повис в воздухе, зажатый со всех сторон мощными ледяными тисками. Офицеры и матросы переоделись в чистое платье и были готовы к худшему. Погода непрерывно менялась, ветер то усиливался до сильнейшего риф-марсельного, то, наоборот, стихал до маловетрия.

1 сентября разразился шторм. Вместе с ледовыми полями «Ермак» понесло на норд-норд-ост. Корпус шхуны трещал не переставая, в трюм начала поступать вода.

— Долго так не продержаться, Павел Павлович! — обратился к

Крузенштерну штурман Матисен. — Надо свозить на лед хотя бы припасы!

— Согласен! — подумав, кивнул командир «Ермака». — Ставьте на льдине палатку и выгружайте туда провизию, а заодно выкиньте на лед несколько сажень дров!

Взяв зрительную трубу, лейтенант оглядел горизонт. Никакого берега не было видно. Видимость, впрочем, была отвратительная по причине густого снега.

— Павел Павлович! — внезапно подошел к нему барон Будберг. — Вы случайно не забыли какое сегодня число?

— Первое сентября, а что? — с удивлением повернулся к нему Крузенштерн.

— А то, что сегодня вся Россия празднует тысячелетие своей государственности!

— И вправду! — хлопнул себя по лбу лейтенант. — Тут в наших заботах и про собственный день рожденья забудешь. Что ж, праздновать, так праздновать!

Несмотря на критическую обстановку, на окружающий лед, шторм и тонувшее судно, Крузенштерн велел выдать всем по двойной порции водки и сварить к ужину горячего пунша.

Из воспоминаний участника экспедиции: «Команда на час забыла свое критическое положение. Среди льдов и бури раздавались веселые песни».

— Мы русские, а потому пусть гордость за великое прошлое отечества, поможет нам с верой смотреть и в будущее! — поднял первый тост командир «Ермака». — И да пусть славится Россия!

На что команда ответила дружным троекратным «ура».

Они были одни среди бушующей полярной стихии, но по-прежнему ощущали себя частью великого государства. Наверное, — на такое способны только наши моряки!

К утру Матисен доложил:

— Кажется барометр и анероиды начали понемногу подниматься!

— Слава богу! — кивнул Крузенштерн. — Хоть шторм пережили! Можно ли хоть примерно установить наше место?

— Какое там! — невесело усмехнулся штурман. — Берега не видно, счисление вести невозможно. Обсервацию, по причине небесной мрачности, тоже. С уверенностью можно утверждать, только то, что мы все еще в Карском море.

— Утешили, Вильгельм Михайлович! — скривился Крузенштерн. — Как глубины?

— Все время бросаем диплот, но пока не менее тридцати пяти

саженей, а это значит, что мы в открытом море.

— Продолжайте мерить, — вздохнув, бросил Крузенштерн и отправился в трюм смотреть, как матросы во главе с боцманом подкрепляют треснувшую обшивку.

А на следующий день глубина под килем «Ермака» начала понемногу уменьшаться. В начале она была в 30, потом в 25 и, наконец, в уже 20 саженей. Крузенштерн, Матисен и унтер-штурман Черноусов совещались, чтобы это значило.

— Возможно, что это какая-то банка, но судя по остовому ветру, нас все же стремительно несет к материку, — высказался первым Черноусов.

— Если это действительно так, и ветер не переменится, то скоро следует ожидать удара ледяных полей о припай и материк, — покачал головой Матисен.

— Не уверен, выдержит ли «Ермак» этот удар при такой скорости льда, — сказал Крузенштерн. — Во всяком случае надо быть готовыми немедленно покинуть шхуну.

К радости мореходов к ночи лед свое движение замедлил, а затем и вовсе остановился, при этом он, однако, начал трещать и сжиматься. От напора ледовой массы «Ермак» носом почти полностью выпихнуло на лед и положило на бок. В кормовую же часть стала в большом количестве поступать вода. Начальники снова совещались.

— Корпус уже почти не держит, — доложил боцман Панкратов. — Еще один-два удара и корма будет затоплена.

— Надо на что-то решаться. Пока мы, кажется, уперлись в материк, но если льды снова погонит в открытое море, участь наша будет предрешена, — высказались Матисен и Черноусов.

— Будем выходить на лед! Иного выхода, похоже, у нас нет! — принял решение Крузенштерн.

Быстро сгрузили со шхуны все необходимые запасы. Команда, собравшись на палубе с заплечными котомками, ждала приказа на оставление «Ермака». Едва началась новая подвижка, все спустились на лед и перебрались подальше от полузатонувшей шхуны к палатке. Несколько часов все трещало и двигалось. Однако, ко всеобщей радости, лежащий на борту «Ермак», выдержал и этот напор ледовой стихии, а потому, чтобы напрасно не морозить людей, Крузенштерн приказал вернуться и ночевать на шхуне.

Из воспоминаний лейтенанта Крузенштерна: «Сильно уставшие, мы легли спать опять на шхуне, предвидя, что лед, упершись в берег, не будет нас беспокоить эту ночь. Льдина, на которой стояла палатка, несмотря на



толщину в 6 сажений, дала, как я увидел на рассвете, огромную трещину. Итак, пришлось еще раз обмануться в своих надеждах! Я думал, что, если шхуну сломает, иметь, по крайней мере, убежище на льду; но если в первый шторм эта, по-видимому, громадная и не разрушенная льдина сломается, то что будет с нею во второй или третий шторм? Вполне поняв тогда невозможность благополучной зимовки в открытом море, я начал думать серьезно об оставлении шхуны и понемногу готовиться к тому».

Утром 2 сентября ветер поутих и небо прояснилось. Матисен и Черноусое немедленно вытащили секстаны и замерили высоту солнца.

— Ну что у вас? — в нетерпении спрашивал Крузенштерн.

— Сейчас! Сейчас! — отвечали ему штурманы, заканчивая свои интерполяции. — Готово! Наша широта 69 градусов 54 минуты нордовая, а долгота 66 градусов и 00 минут остовая!

— И что же сие означает? — спросил он и подошел к единственной бывшей на борту шхуны старой карте.

Матисен циркулем дырявил ватман:

— Сие означает, что мы находимся в юго-восточной части Карского моря, полуостров Ямал должен находиться примерно в расстоянии двадцати миль. К сожалению, карта еще осьмнадцатого века, а потому более точно по ней ничего сказать невозможно!

— Для исправления оных нас в эти края и направили, — вздохнул Крузенштерн.

Сразу же послали самого глазастого из матросов на марс, но он так ничего не углядел.

Из дневника лейтенанта Крузенштерна: «К утру 3-го сентября ветер стих и погода стала довольно ясная. Я спустил грот-стенюгу. По наблюдению долгота 66 градусов 00 минут остовая. Шхуну более никуда не несет; глубина та же. В полдень нашел густой туман, а после полудня ветер засвежел с дождем. Для облегчения шхуны, я выгрузил все бочки с водою. Ветер к вечеру весьма засвежел. В 8 с половиной часов лед кругом судна дал сильное движение, и треск слышался во всех членах шхуны; переборки на палубе были смяты и палуба поднималась по временам совершенным горбом. В ту же минуту вынесли на льдину все инструменты и выбросили провизию и вещи команды; все сложено в шлюпки и палатку. В 4 часа лед опять перестал двигаться; шхуну выперло носом на лед и положило на бок; корма осела ахтерштевнем на 9 с половиной футов.

4-го сентября в 8 часов пополудни начал я выгрузку трюма. На лед были перенесены: упряжка ездовых собак, вся провизия, все дрова, все запасы, также паруса. После обеда начали выгружать железный балласт,

что было чрезвычайно трудно; весь задний трюм был наполнен водою; сколь возможно было работали помпы и нам удалось выкачать к вечеру большую часть накопившейся в трюме воды».

Готовые по первому приказу оставить поврежденное судно, люди, тем не менее, из последних сил боролись за его спасение. Утром следующего дня Крузенштерн вызвал к себе двух поморов: подштурмана Черноусова и матроса Молчанова:

— Надо провести рекогносцировку на ост, поглядеть не видно ли где земли!

Вооружившись гарпунами и револьверами (на случай встречи с белым медведем) и лотлинем (для замера глубины), подштурман с матросом на лыжах отправились в путь. Пройдя около двадцати миль, они нашли высокую ледяную гору, и, взобравшись на нее, пытались в зрительную трубу увидеть берег. Однако, несмотря на ясную погоду, ничего разглядеть так и не удалось. Обрато возвращались по своим же следам. По возвращении доложились.

— Есть ли на льду промоины? — спросил Крузенштерн.

— Промоин и полых мест не видели, зато трещин и обрывистых льдин полным-полно! Кроме этого нашли глубину в 17 сажений, грунт ил! — доложились разведчики.

К этому времени команда уже закончила сооружение жилой палатки. Остов ее сделали из рангоута, который укрепили вместо кольев разнесенными в разные стороны якорями, сверху накрыли четыре слоя парусов, а по сторонам обложили еще в несколько рядов и корабельным канатом. Получилось вполне прилично. Одновременно готовили к пешему переходу бывшую на борту «Ермака» небольшую лодку. Для крепости ее оббили медью.

Из дневника лейтенанта Крузенштерна: «...Позднее время года, наступившие морозы и отчаянное положение шхуны, стоявшей уже неделю почти на одном месте, заставили меня думать о средствах спасения людей. Желая иметь мнение нижних чинов, я велел им выбрать из среды своей троих и составил совет для решения способа спасения всех. Этот совет состоял из меня и старшего штурмана Матисена, подштурмана Черноусова, исполняющего должность боцмана унтер-офицера Панкратова и трех матросов: Попова, Резанова и Молчанова, выбранных командою. На этом совете было решено следующее: если даже удастся нам удержать шхуну на воде, то, по недостатку дров, невозможно провести зиму в открытом море, ибо 7-го сентября находилось топлива на шхуне на 4 месяца, а по истечении этого времени пришлось бы сжечь шхуну. Если же шхуну

окончательно раздавит и мы ее потеряем, тогда придется жить на льду в палатке, не имея дров во время сильных морозов; более чем вероятно, что в палатке мы все замерзли бы. Ко всему этому нужно присовокупить, что большая льдина, где складен был весь наш провиант, дала во время бури 1-го сентября большую трещину, разделившую ее на две части. Если в один шторм сделалась трещина, то в другой и третий льдина могла раздробиться на малые части и в таком случае все находящиеся на ней в живых должны быть разделены и погибнуть от стужи. Выслушав мнение всех и понимая вполне, что единственное спасение наше — стараться достигнуть берега, я решился оставить шхуну и направиться к восточному берегу, оставляя все имущество с тем, что если обстоятельства позволят, то на оленях приехать к шхуне и вывезти на берег, по возможности, все инструменты, материалы и провиант».

— Когда будем выходить? — задали вопрос участники совещания командиру.

— Немедля! — был ответ. — Берем продовольствия на двадцать дней хода и вперед. Время дорого, скоро ударят морозы и тогда вообще никуда не уйдем.

В лодку положили 12 пудов сухарей, несколько окороков, полведра белого рома, ящик с отчетными материалами о проведенных исследованиях, книгами и картами и четыре больших овчинных одеяла. Каждый из членов экипажа оделся как можно теплее, поверх обычной одежды одели самоедские малицы с пимами. В заплечные ранцы положили по 35 фунтов сухарей и смене белья. Кроме этого каждый член экипажа взял с собой по пике, для удобства передвижения, и чтобы, хоть как-то, отбиваться от возможных медведей. Помимо этого взяли пять винтовок, пять револьверов и навигационные приборы.

Утром 9 сентября в четыре утра поднялись. Сытно поели горячего и, помолясь Богу, двинулись на восток. Штурман Матисен записал в шканечном журнале последние координаты «Ермака»: широта — 69 градусов 57 минут нордовая, долгота — 66 градусов 2 минуты остовая. Где-то далеко на востоке должна была быть ближайшая земля — полуостров Ямал. В последний раз оглянулись на лежащую на боку шхуну, сняли шапки:

— Прощай, Ермак Тимофеевич! Благодарствуем, что от штормов и других погибелей спасал и хранил, да прости, что оставляем одного на погибель неминуемую!

У многих в ту горестную минуту горло перехватило, а мальчишки-юнги, те и вовсе, плакали навзрыд.

— Ну двинулись с богом! — махнул рукой Крузенштерн, и команда шхуны длинной вереницей потянулась в сторону предполагаемого берега.

Впереди всех, с компасом в руке, шел сам командир, следом большая часть команды и собаки под надзором штурмана Матисена волокли на лямках лодку, далее фельдшер Лычев и повар тащили санки с дровами и, наконец, юнги при помощи командирского пуделя везли еще одни небольшие санки. Однако уже через два часа пути стало очевидным, что с таким грузом далеко не уйти. Непрерывные трещины и торосы были почти не проходимы. Сани и лодка сломались, а люди совершенно выбились из сил. Некоторые уже неоднократно проваливались в трещины и воду.

Надо было принимать какое-то решение и Крузенштерн его принял:

— Бросаем лодку!

Часть груза пришлось бросить, остальной перераспределили между командой. Самым выносливым отдали винтовки, офицеры и унтер-офицеры взяли револьверы. Перед выходом в путь, Крузенштерн велел каждому выпить по кружке рома и досыта поесть.

Из воспоминаний Крузенштерна: «Впоследствии я благодарил Бога, что кроме провизии и самых нужных вещей не позволил взять с собой ничего... Опять помолившись Богу, мы отправились дальше; мачты нашей шхуны еще виднелись. Погода была довольно ясная; термометр показывал –5 градусов Реомюра. Хотя было весьма трудно лазить через торосы и скакать через трещины, мы со свежими силами двигались довольно скоро на ост. Я сам шел впереди с компасом, выбирая дорогу. В 1-м часу, замечая, что команда растянулась версты на две, что задние держаться с большим трудом, я остановился для отдыха возле ледяной горы. Поднявшись на нее, я в трубу уже не мог увидеть шхуны; горизонт был везде одинаков; ледяные горы со всех сторон загораживали вид. Когда последние из людей подошли к месту отдыха, мне сказали, что один человек, именно кузнечный мастер Сытников, отстал и идти вперед не в состоянии, потому что пьян и находится довольно далеко позади. Я немедленно вызвал охотников спасти товарища, но общее молчание доказало мне, что каждый думал более о сбережении собственных сил. Тогда я сбросил с плеч ношу и с боцманом Панкратовым отправился отыскивать потерянного человека; нам пришлось проходить почти три версты, пока нашли Сытникова спящим. Разбудив его, я велел ему встать и идти за нами, но, будучи пьян, он совершенно упал духом. Оставляя лодку, Сытников украдкой выпил три стакана рома. Не имея другого средства привести несчастного в чувство, я начал его тормошить изо всех сил, но он не вставал, плакал и говорил: „Ваше благородие, оставьте меня, мне суждено умереть здесь!“ Поняв, что он

должен проспаться, и в таком виде, как был, идти не в состоянии, я снял с него малицу, думая, что скорее пройдет дурь из головы и оставил его в одной рубашке, приказав ему, когда проспится, приложить все старание, чтоб догнать нас по следам. Он мне это обещал, но я простился с ним, вполне убежденный, что вижу его в последний раз. Лишь только я догнал команду и успел навьючить на себя котомку, мы отправились по возможности скорее, держа курс на ост. Люди шли молча и видно было, что потеря человека на них сильно подействовала. Изредка, то один, то другой, спрашивали меня: „Ваше благородие, скажите правду: после вас Сытников живой не остался...“

Команде, не привыкшей к новому роду передвижения, было весьма трудно ходить с тяжелой ношею на плечах и с некоторыми делалась тошнота; но все, зная, что единственное спасение — достигнуть берега, молча и скрипя зубами, работали ногами».

Постепенно усиливался ветер. Теперь уже каждый шел медленно, стараясь беречь оставшиеся силы. Внезапно раздался чей-то отчаянный крик. Матрос Резанов сразу же без долгих раздумий сбросил свою ношу и побежал в сторону, откуда кричали. И вовремя! Матрос Вишняков провалился в озеро пресной воды и уже тонул. Опоздай Резанов на какую-то минуту, его было бы уже не спасти. Спасенного Вишнякова тут же переодели, дали рому и заставили двигаться, чтобы он хоть как-то согрелся. К вечеру вышли к широкой полынье, идя вдоль нее, конца полынье так и не нашли. В глубокую расщелину упал барон Будберг. Барона спасли, но бывшие при нем навигационные инструменты утонули.

— Теперь у нас остался только компас да солнце, — резюмировал ситуацию штурман Матисен. — Будем надеяться, что этого хватит!

Уже поздним вечером нашли хорошее место, закрытое со всех сторон торосами. Там и заночевали. Спали прямо в малицах, а так как лежали на голом льду, то к утру под каждым образовалась лужа и одежда была мокрой. На ночь Крузенштерн распорядился выставить часового с ружьем на случай появления белых медведей.

Утром 10 сентября позавтракали черными сухарями с кипятком, на приготовление которого израсходовали последние несколько поленьев. Внезапно, стоявший на торосе часовой закричал:

— Вижу человека!

Все кинулись смотреть. То был отставший пьяница-кузнец. Быстро проспавшись, он оделся в свою малицу и всю ночь шел по следам, что было в общем-то не слишком простым делом.

— Простите, братцы, — снял пришедший шапку. — Бес попутал!

— Не бес тебя попутал, а змий, — ответил ему Крузенштерн. — Пей кипяток с сухарями и готовься к переходу!

Отправившись в путь, «ермаковцы» вскоре нашли сравнительно узкое место в полынье. Быстро организовали переправу на небольшой льдине при помощи лотлиня. Импровизированный паром брал за рейс двух человек с грузом. Переправившись, перекрестились:

— Дай бог, чтобы полынья сия была первая и последняя!

Крузенштерн глянул в свой компас:

— Курс держим прежний — на ост!

Через несколько часов внезапно начали лаять и жаться к людям собаки, затем увидели свежие медвежьи следы. Теперь все уже внимательно глядели по сторонам, а то, того и гляди, местный косолапый из-за ближнего торося кинется, тогда уж точно поминай как звали.

— Может кто хочет поохотиться? — предложил команде Крузенштерн. — Свежее мясо нам бы не помешало!

Но желающих тратить напрасно силы не нашлось.

Из воспоминаний Крузенштерна: «Многие до того устали, что начали бросать все, что можно было; полушубки казались им тяжелыми и их бросали, у некоторых дело дошло до сухарей. На каждом привале мы оставляли память о себе: кто лишнюю рубашку, кто сапоги, даже маленькие трубки бросали и казалось после этого, что гораздо легче идти! Вот что значит воображение! Вольнонаемный повар устал совершенно и принужден был оставить всю свою котомку с сухарями. Я сам шел довольно легко, не чувствуя особой усталости, и единственное, что я бросил из моих вещей, были длинные волосы на голове, которые до того не были острижены по форме; а так как мы шли без шапок, то длинные волосы совершенно обмерзали и мешали смотреть вперед. Чем ближе становился берег, тем более встречалось воды, и каждый раз, где узкое место позволяло, мы переправлялись, как в первый раз, на маленьких льдинах с помощью лотлиня, а где ширина была слишком велика, мы искали толстую льдину, плавающую в воде, и, перебираясь на нее, отталкивались как можно сильнее, гребли пиками, развешивали наши малицы и таким образом, пользуясь легким зюйд-вестовым ветром, правда, очень медленно, но достигали твердого противоположного льда и немедленно отправлялись далее. К вечеру старший штурман Матисен почувствовал сильную боль в груди и тошноту; те же симптомы показались у фельдшера Лычева, и они оба тащились с большим трудом. В семь с четвертью вечера я нашел удобное место для ночлега и мы все, без исключения, уставшие до нельзя, сбросив с себя котомки, пали на лед и лежали некоторое время

молча».

Примечательно, но при всем этом штурман Матисен еще умудрялся шутить.

— Всю свою жизнь был только мореплавателем и вот, наконец-то, сподобился стать и настоящим мореходом! — говорил он, на коротких десятиминутных привалах, которые Крузенштерн был теперь вынужден устраивать через каждый час.

Утром лейтенант велел замерить глубину моря. Все, затаив дыхание, ждали результатов, как знать, может они уже почти добрались до берега и осталось сделать лишь один последний рывок. Наконец Матисен с Черноусовым вытащили лотлинь.

— Четырнадцать саженей, грунт ил! — огласили они результат своего промера

Это значило, что до матерого берега еще идти и идти. Однако поднявшийся на ближайший торос, Крузенштерн все же сумел разглядеть в зрительную трубу далекие очертания сибирского берега

— Берег! Берег! Я вижу матерый берег! — закричал он что было сил.

Слабое, но дружное «ура» было ему ответом.

Из воспоминаний Крузенштерна: «Вид этого берега подействовал на всю команду как электрическая искра и снова явилась надежда на спасение, которая вчерашнего дня уже оставила большинство! Действительно, я сам не очень верил в возможность выйти на берег. Позади, впереди, вправо и влево нас окружала вода, а лодки не было. Надо было видеть людей, с какой быстротою они взяли на плечи ноши, какими победителями они смотрели и с какою уверенностью шли вперед, не давая мне времени ступить на свое место: „Ваше благородие, теперь берег в виду и мы можем впереди идти, одному ведь не выдержать каждый день прокладывать путь“. Но, увы! Через час мы встретили воду, а когда переправились через нее, то увидели и большое пространство мелкого льда, где казалось невозможно перейти. Между тем красный песок был ясно виден на утесах материка, позади же была гибель. Что делать? Я пустился вперед, где ползая, где перескакивая с помощью пики, за мной люди. Бог нам помог. Через полтора часа мы достигли снова твердого льда».

Из всех членов команды «Ермака», пожалуй, хуже всех переносил переход барон Будберг. Студент-романтик и талантливый художник, он отправился в экспедицию по зову души, совершенно не представляя, что его ждет в неведомых полярных морях и оказался совершенно не приспособленным к выпавшим на его долю трудностям. В довершение всего близорукий барон где-то потерял свои очки и теперь то и дело

проваливался во все попадавшиеся на его пути полыньи, да так, что его порой успевали лишь в самый последний момент схватить за шиворот и вытащить.

Люди шли на последнем пределе сил, одержимые лишь одной мыслью — как можно быстрее добраться до берега и почувствовать под ногами не зыбкий лед, а твердую почву. Однако чем ближе к берегу, тем больше полыней было у них на пути, причем и сами полыньи становились все шире и шире, достигая порою свыше 150 саженей. Преодоление каждой из них превращалось в целую десантную операцию и отнимало уйму времени. Большой частью переправлялись на подвернувшихся льдинах, которые в шутку именовали промеж себя «ермачатами». Одна из таких переправ едва не закончилась трагически для всей команды шхуны.

Дойдя до очередной широкой полыньи и выбрав для переправы через нее весьма малую, но все же подходящую льдину, моряки, как обычно, погрузились на нее и начали переправу. И вдруг в то время, когда они находились как раз посреди полыньи, из воды показались сразу шесть здоровенных моржей. Увидев людей, моржи направились прямо к льдине. Подплыв, звери дружно начали залезать на нее. Что им надо было, так и осталось неизвестным. Может быть они были обозлены вторжением в свои владения, а может это было простое любопытство. Как бы то ни было, но льдина затрещала и стала резко наклоняться. Все сбились к середине, понимая, что если моржи выберутся на льдину, она неминуемо опрокинется и спасения тогда не будет никому. Ситуация выглядела критически. Не теряя времени, Крузенштерн схватил подвернувшуюся под руку пика и с силой ударил ею ближайшего моржа по голове. Тот нехотя плюхнулся в воду, однако, своих намерений взобраться на льдину не оставил. Следуя примеру командира, матросы принялись спихивать пиками моржей в воду. Через некоторое время это удалось, однако самый большой из них — матерый вожак-секач, помогая себе мощными клыками, упорно взбирался на льдину. Раздумывать было некогда, Крузенштерн выхватил револьвер и всадил секачу пулю в лоб. Огромная туша сползла со льдины и скрылась в черной воде. Следом исчезли и остальные моржи. Люди переводили дух. Окончание переправы прошло уже без приключений.

Едва преодолели полынью, как сразу же продолжили поход. Ближе к вечеру Матисен снова замерил глубину моря. На этот раз лотлинь показал уже 11 саженей. Медленно, но неуклонно люди приближались к сибирскому берегу. До него теперь оставалось не более восьми верст. По предположению Крузенштерна огромное ледовое поле, по которому двигалась команда «Ермака», приткнулось к материковой отмели, но при



этом быстро ломалось, так как под напором ветра имела вращательное движение.

Из воспоминаний Крузенштерна: «Мы все уже начали чувствовать голод, ибо ели чрезвычайно мало, не зная, долго ли еще придется быть на льду; но морозы не давали спать долго и, конечно, от холода и голода явилась усталость. Г-н Матисен, не евший второй день и чувствуя сильную боль в груди, уже свыкался с мыслью о смерти на льду. Во весь день 11-го числа во время ходьбы его постоянно рвало, и одна твердая воля этого человека донесла его до третьего ночлега. 12 сентября поднялись на гору; кругом нашего ледового острова я не видал льду; ветер ночью перешел к осту и дул с силой брамсельного прямо с берега; в 8 часов нашел густой туман. Команда вовсе упала духом. По невозможности идти далее, мы легли на лед и молчали».

Положение на самом деле было почти гибельным. Впереди плескалась одна вода, к тому же от берега дул сильный отжимной ветер, который в любую минуту мог опять погнать ледяное поле в открытое море и тогда у людей не осталось бы ни малейшего шанса на спасение. Все что было возможно, они уже сделали и теперь оставалось только лежать, сберегая последние силы, и молиться. Но, видать, силен все же русский Бог! К полудню 12 сентября ветер внезапно поменялся на обратный, снова нагнало льда и, найдя подходящую льдину, команда шхуны начала очередную переправу. Во время этой переправы едва не погиб командир с унтер-офицером Черноусовым.

И снова предоставим слово самому Крузенштерну: «Я с подштурманом Черноусовым едва не остался на противоположной стороне. Переправа продолжалась довольно долго, лед разошелся и когда паром наш в последний раз отвалил от другой льдины к нашему острову, лотлинь оказался коротким. Я привязывал ремни, подвязки и шарфы, также на той стороне привязывали все, что было, и паром почти дошел до нас; расстояние осталось около пяти футов, которое и удалось перескочить с помощью пик. Но я должен сказать, что неустрашимость, ловкость и сила матроса Резанова спасла и на этот раз. Снова надежда явилась, и мы весело и скоро пошли к берегу, который с каждым шагом становился ближе».

Теперь команде шхуны оставалось преодолеть последнюю широкую полынью, после чего они оказывались на ледяном припае, который тянулся уже до самого берега. Еще одно усилие, еще один рывок! Однако судьба готовила отважным, пожалуй, самое страшное испытание. Едва команда «Ермака» приступила к форсированию этой последней полыни, как резко переменялся и усилился ветер, который быстро погнал их льдину-паром в

открытое море. Можно только представить себе отчаяние людей, которые были в одном шаге от спасения и теперь опять оказались в объятьях смерти! Надев малицы, все сели на свои мешки в ожидании неизбежного. А ветер все усиливался. Волны то и дело выплескивались на небольшую почти гладкую льдину. Вскоре исчез из видимости и берег, который, казалось, был уже так близко. Несколько раз мерили глубину, потом бросили, уж больно быстро она увеличивалась. Льдину вместе со всей остальной массой льда быстро несло в Карское море и это означало только одно — смерть.

Из отчета лейтенанта Крузенштерна: «Окружающий нас лед, неизвестно по каким причинам, двигался быстрее нашей льдины, так что в короткое время мы потеряли его из виду и уже не видели ни льда, ни берега, а сильное волнение начало раскачивать наш островок. Мы согревались с трудом; мороз был сильный и ветер к вечеру дошел до шторма; я ежеминутно ждал, что нашу льдину разобьет на мелкие части. Нас единственно спасало самоедское платье; не будь его — замерзли бы все. Мы легли спать по два человека, ноги друг другу в малицы, убирая головы также в малицы и таким образом спасались. Вечером в 11-м часу небольшая часть нашей льдины отломилась и мы с трудом могли спасти 4 человек, спавших в том месте; между ними был и барон Будберг. Волнение ходило весьма солидное, поддавало через всю нашу льдину, так что мы, находясь, сколько можно было под ветром, не могли, однако ж, укрыться от воды, весьма неприятной во время стужи. Наконец 13 сентября в 7 часов пополуночи льдина наша была разбита пополам с ужасным шумом, уподоблявшимся пушечному выстрелу. Начало поддавать еще сильнее через крошечный наш островок. Здоровье г-на Матисена нисколько не улучшалось и он передал последнее свое желание: поклоны родственникам и тому подобное. Команду я старался ободрять рассказами о случаях на море и во льдах, где, после невероятных трудов, люди все-таки спасались. Мое старание было, однако, не совсем успешно... Погода стояла теплая, мороз был около 1 градуса. С 6-ти часов утра пошел сильный снег, превратившийся в дождь, к 9-ти часам нас мочило сверху и снизу; все мы были мокрые донельзя. Один час мороза, вроде вчерашнего, положил бы конец всем нашим бедствиям. Но к полудню шторм улегся, весьма скоро сделалось маловетрие от зюйд-зюйд-веста и остаток нашей льдины выдержал».

Вскоре выглянуло солнце и люди получили возможность хоть немного просушиться. Затем ветер вновь посвежел, а замер глубины показал, что льдину снова понесло к берегу.

— О круговоротах льда в здешних местах я давно наслышан от поморов! — поделился мыслями с Матисеном Крузенштерн.

— Это вполне логично, ведь мы почти в самом юго-восточном углу Карского моря, а здесь течение и ветер дуют по кругу! — едва разлепил губы больной штурман.

Через несколько часов на горизонте показался и сам берег. Люди приободрились. Мимо льдины по направлению к берегу проплывали настоящие айсберги, столкновение с каждым из которых могло закончиться печально. Поэтому Крузенштерн распорядился:

— Всем быть наготове! В момент столкновения сразу же перепрыгивать на большую льдину!

Оставшихся в живых собак засунули в заплечные мешки. И вот огромная льдина с шумом и скрежетом ударилась о льдину «ермаковцев».

— Приготовились! Пошли!

Команда шхуны разом дружно перепрыгнула на большую льдину и вовремя! В тот же момент их бывшая льдина была подмята и с шумом ушла под воду. Вскоре новая льдина сошлась с еще несколькими и, врезавшись друг в друга, они образовали довольно большое и надежное поле. Отойдя подальше от края, измученные морально и физически люди устроились на ночлег. В этот момент едва не потерялись кок Ларионов и барон Будберг, которые почему-то направились к опасному краю льдины и были вовремя найдены и возвращены обратно.

— Почему ты поперся куда не след? — гневно ругался на повара Крузенштерн.

— А их благородие пошли, а я и за ними. Они же из студентов, значит все знают, — оправдывался тот.

Крузенштерн только рукой махнул

— Ну а вы, Александр, чего пошли куда не надо, о чем вы думали?

— А ни о чем, — простодушно пожал плечами Будберг, щуря свои близорукие глаза.

На это у Крузенштерна не было уже не только слов, но даже жестов.

Вечером лот показал 12 саженей. Все приободрились еще больше.

— Теперича нам ничего больше не грозит, так как льдину два раза Господь оторвать не даст. Он, вот, и в прежний раз, попужал нас немножко и обратно возвернул, — делился своими соображениями боцман Панкратов.

Ночь на 14 сентября была такой холодной, что если бы раньше не успели просушить одежды, утром бы никто не проснулся. Сухарей к этому времени ни у кого уже почти не осталось. Делили последние. Утром

осмотрелись. Ветер гнал льдину на ост-норд-ост, а лот показал 10 саженой. Лед понемногу двигался к берегу, на между ними еще оставалось много воды и приходилось только ждать. Почувствовал некоторое облегчение штурман Матисен. А вечером льдину в который раз погнало на норд-вест. Все сразу замолчали и глядели на боцмана, словно он был главным виновником происшедшего.

— А я то при чем? — пытался тот оправдываться.

— А кто накаркал, — сказали ему.

После этого каждый воздвиг себе изо льда некое подобие дома, который тут же обозвали «гробницей». Берег скрылся. Забравшись в него, легли спать, молясь чтобы Бог смилостивился и на этот раз.

— Будем надеяться, что нас снова покрутит и направит к берегу, прежде чем разломается льдина, — сказал Крузенштерн своим спутникам, устраиваясь на ночлег.

Опять шел сильный дождь со снегом и все снова вымокли до нитки. Собаки, делившие с «ермаковцами» все невзгоды, даже перестали скулить, а только жались к людям, ища хоть немного тепла. Командирский пудель при порывах ветра от слабости валился на спину и не мог встать.

Утром выглянуло скупое полярное солнце, и люди опять принялись сушиться. Крузенштерн увидел песка, хотел было его подстрелить, но тот убежал. Вольнонаемный повар Павел Ларионов попался на воровстве. Приберегая несколько своих сухарей, он предпочитал воровать у других и был пойман с поличным. Матросы грозились скинуть вора со льдины, но вмешался Крузенштерн и объявил, что прощает повара. Все лучше становилось штурману Матисену. Он уже всю жевал сухари и объявил, что вполне готов продолжать путь пешком.

Наступило 16 сентября. Из воспоминаний Крузенштерна: «Хотя ни у меня, ни у людей надежды не было достигнуть берега, потому что уже несколько раз были обмануты, мы, все-таки, помолившись Богу, тронулись в путь в 6 часов. Шел сильный дождь и мы все были мокры; первые два часа мы шли по весьма опасным местам, по сжатым маленьким ледникам, между которыми проваливались постоянно, часто до груди, и, наконец, в 8 часов пополуночи достигли до сплошного льда на котором была гора; с вершины ее увидели, к общей радости, берег верстах в 15 или 18. Не отдыхая нисколько, мы пошли весьма скоро вперед и сделали привал не раньше 11 часов. Берег отстоял от нас еще на 8 или 9 верст, но половина людей выбилась совершенно из сил и я принужден был дать полчаса отдыха. Особенно Будберг до того ослаб, что говорить уже не мог и падал на ровных местах. Мы все воспользовались этим временем и съели

двойную порцию сухарей. Некоторые из команды повредили себе ноги при падении и тащились с трудом. До пяти часов мы шли без оглядки, не встречая полыней, осталось до берега не более одной версты. Около двух часов я сам был до того уставши, что помогала только сила воли. С величайшим трудом тащился я вперед; грудь и плечи болели донельзя, но эта слабость была непродолжительна: к 6-ти часам я шел также легко и быстро, как прежде. Последняя верста была необыкновенно тяжела для нас. Берег не дался нам без упорного боя и я не знаю попали ли бы мы вообще на него без помощи матроса Попова? Он шел передовым последнее время и я любовался его неустрашимостью и находчивостью в преодолении всякого рода препятствий; все остальные довольно равнодушно смотрели на берег как и на лед и у каждого из них было одно желание — лечь и отдохнуть».

Уже у самую берега моряки снова вышли на полынью, слава богу, не слишком широкою. Остановились, перевели дух, нашли, как всегда, подходящую льдину-паром и качали переправу. После переправы поход продолжился. Скоро до берега оставалось уже каких-то 50 саженей, но опять открылась вода, и на этот раз в обозримом пространстве не было видно ни одной подходящей льдины. Замерили глубину, она была совсем небольшая.

— Оставаться здесь, значит замерзнуть! Кроме того, нас в любой момент может снова отнести на льдине в открытое море. Два раза повезло, но как знать, повезет ли в третий! — объявил Крузенштерн. — Поэтому приказываю каждому, кто как знает и как может идти к берегу прямо по воде. Перед переправой всем разбиться по двое-трое, чтобы в случае чего можно было вытаскивать друг друга. Первые пошли!

Первыми двинулись к берегу боцман Панкратов с двумя матросами. Остальные, затаив дыхание, следили за ними. Вначале вода доходила переправлявшимся по грудь, потом по горло. Несколько раз они вообще проваливались под воду с головой, но каждый раз выныривали. Но вот, наконец, они выбрались на берег. Остававшиеся еще на льдине моряки приветствовали успех первопроходцев дружным «ура». Следом за первыми переправились и остальные. Выбравшиеся на берег люди были не только насмерть уставшими, но и (в какой уж раз) насквозь промокшими — и это на морозе! Но что это было по сравнению с осознанием того, что они, наконец-то добрались до столь желанного берега!

— Господи, неужель, земляца русская! — плакали матросы, и становясь на колени, целовали стылые камни.

Пудель Малыш, видя радость людей, тоже радостно повизгивал.

Немного придя в себя, осмотрелись. К большому огорчению команды «Ермака», на берегу не оказалось плавника и не из чего было разжечь костер. Поэтому нашли какую-то ложбину, куда не задувал ветер, там попадали, тесно прижавшись друг к другу, да так и продрожали всю ночь, изредка вставая для того, чтобы хоть немного согреться. Ранним утром все же удалось найти немного выкидного леса, который в то время северные мореходы не без юмора именовали «ноевым деревом». Плавник не без труда, но разожгли. Это позволило сварить припасенного кофе, которое казалось всем поистине божественным напитком. Кофе взбодрил людей.

— Жизнь-то, кажется, стала налаживаться, — рассмеялся Матисен.

— Сейчас бы еще сигару, — мечтательно закрыл глаза Будберг. — Вернусь в Питер, буду беспрестанно пить кофе и непрерывно курить сигары.

— Давайте вначале вернемся, — вздохнул Крузенштерн.

Когда окончательно рассвело, Матисен взял зрительную трубу и принялся внимательно осматривать окрестности. Внезапно он закричал:

— Вижу чумы! Вижу чумы!

Немедленно трубу у него схватил Крузенштерн и так же увидел верстах в пяти от места ночлега верхушки двух чумов. Немедленно к чумам был отправлен боцман Панкратов с тремя матросами, все, на всякий случай, с винтовками.

— Во что бы то ни стало задержать людей, если попытаются бежать! — велел Крузенштерн.

К счастью, местные ненцы бежать от появившихся незнакомцев и не собирались. Знаками боцман объяснил местным жителям, что они нуждаются в помощи. Ненцы немедленно запрягли трое нарт и вскоре все моряки были доставлены на стойбище, где их уже ждал огонь, горячий чай и жареная оленина.

В течении нескольких дней все отлеживались и отъедались. Затем Крузенштерн с командой на оленях были переправлены в ближайшее село Ижму. Отдохнув и там, команда «Ермака» отправилась в устье Печеры, в деревню Кую. Устроив там своих подчиненных на зимовку во главе со штурманом Матисеном и бароном Будбергом, Крузенштерн поспешил в Архангельск, чтобы доложить о судьбе своего судна и его героической команды. С собой он вез и тетрадь с записями сделанных промеров в южной части Карского моря, зарисовками береговой линии, которую, несмотря ни на что, сохранил, держа на груди под малицей.

Написав подробнейший отчет об экспедиции, Крузенштерн принялся оббивать пороги высоких инстанций, прося дать ему возможность на

организацию еще одной экспедиции в устье Енисея. Но из этого ничего не вышло.

— Ежели все предыдущие попытки были неудачными, значит время еще не настало для решения сей трудной задачи. А потому отложим это дело до более дальних времен, — сказали ему высокие начальники.

Подводя итог тому, что совершила команда «Ермака», можно сказать, что тяжелейший восьмидневный переход по морю, в котором не было потеряно ни одного человека, можно без всякого преувеличения назвать поистине уникальным и героическим. Кроме этого, проведенные исследования стали еще одним шагом в освоении русской Арктики. Команде «Ермака» несказанно повезло.

Они не пропали бесследно в бескрайних льдах высоких широт, а остались живы. Увы, так везло крайне редко. Бесследно пропали во льдах экспедиции Брусилова и Толя, не счесть сгинувших поморов и зверобоев.

Лишь спустя тринадцать лет после гибели «Ермака» известный шведский полярный исследователь барон А.Е. Норденшельд на судне «Превен», используя данные экспедиции «Ермака», пройдет его путем. Тщательно изучив отчет Крузенштерна, он сделает вывод: надо с осторожностью избегать возможности быть затертым льдом в южной части Карского моря и стараться пробраться к устью Енисея вдоль восточного берега острова Вайгач или через пролив Маточкин Шар.

Более благоприятная ледовая обстановка позволила Норденшельду воспользоваться первым вариантом, удачно обойти Ямал и дойти до устья Енисея, а потом, завершив круг по Карскому морю, вернуться через Маточкин Шар в Норвегию. Спустя год все тот же барон Норденшельд, уже на пароходе «Имер», снова пройдет тем же путем в устье Енисея и вернется обратно.

Что касается бесстрашного командира «Ермака», то судьба его сложилась следующим образом. После окончания экспедиции в Карское море он был назначен командиром канонерской лодки «Хват» на Балтийский флот. Много плавал в шхерах. Был награжден за выслугу лет орденом Станислава 3-й степени. Затем служил на корвете «Витязь». После этого Крузенштерн, как бывалый подводник, снова командует одной из первых экспериментальных подводных лодок и даже совершает на ней довольно успешные погружения. Затем начальство предложило храброму и талантливому офицеру службу на Аральской флотилии, где можно было заняться исследовательскими работами. Разумеется, он не отказался. В 1868 году Крузенштерн уже на Арале. То было время знаменитых среднеазиатских походов Черняева и Кауфмана, время присоединения к

империи бескрайних просторов срединной Азии. На Арале Крузенштерн успешно командует баржой, а затем и пароходом «Арал», совершает на нем плавания по Сыр-Дарье. В 1871 году он получил капитан-лейтенантский чин, но в августе того же года скоропостижно умер во время одной из эпидемий. Увы, жизнь храброго и талантливое моряка оборвалась на самом взлете... Быть может, кто-нибудь скажет, что он не слишком много успел. Возможно это так, но Крузенштерн упорно шел вперед и можно не сомневаться, что если бы судьба подарила ему хотя бы еще несколько лет, имя Павла Павловича Крузенштерна было бы столь же почитаемо потомками, как и имя его знаменитого деда.

С каждым годом все дальше и дальше в неизвестность уходили полярные экспедиции, пока, наконец, в 1916 году ледоколы «Таймыр» и «Вайгач» впервые в истории не прошли вдоль всего северного побережья.

Неимоверно трудно шло освоение полярных российских морей, неимоверно трудно пробивались наши моряки вдоль северного фасада России, осваивая Великий Северный морской путь. Низкий им за это поклон!



## Иллюстрации



*И. Айвазовский. Буря в Ледовитом океане*



*И. Айвазовский. Кораблекрушение*



*И. Айвазовский. Последние мгновения*



*И. Айвазовский. Кораблекрушение*



*И. Айвазовский. Корабль среди бурного моря*



*В битве со стихией не всегда помогали и шлюпки*



*Именно так выглядела типичная картина гибели парусного корабля*





*При крушениях не всегда можно было помочь и с берега*



*С началом шторма надо было успеть как можно быстрее спустить паруса*



*Самым страшным для моряков парусного флота был момент, когда корабль во время шторма оказывался бортом к волне*



*И. Айвазовский. Сигнал бури*



*Попадание даже одной случайной искры могло вызвать взрыв в пороховом погребе корабля*



*К.-Ж. Верне. Кораблекрушение*





*К.-Ж. Верне. Шторм*



*К.-Ж. Верне. Буря на море*

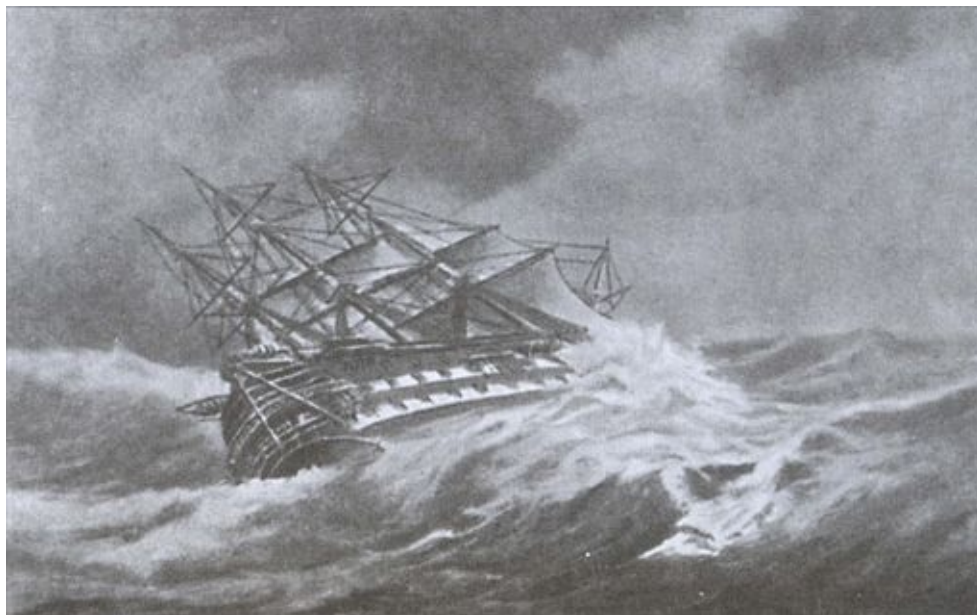




*К.-Ж. Верне. Потерпевшие кораблекрушение*



*Г. Гольбейн Младший. Смерть приходит на борт корабля*



*Волны и ветер опрокидывают судно*



*И. Айвазовский. Буря в Черном море*



*И. Айвазовский. Спасаящиеся от кораблекрушения*



*И. Айвазовский. Буря в Северном море*





*И. Айвазовский. Шторм около скалистого берега*



*И. Айвазовский. Буря у мыса Айя*



*И. Айвазовский. Буря над Евпаторией*



*И. Айвазовский. Судно «Мария» во время шторма*



*И. Айвазовский. Кораблекрушение около горы Афон*

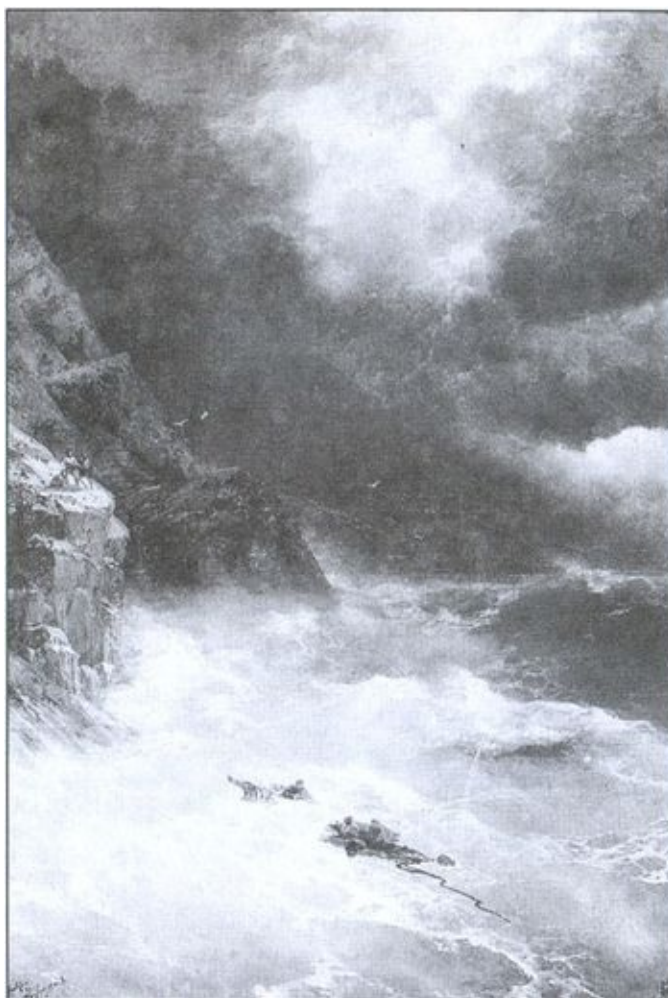


*И. Айвазовский. Штормящее море ночью*





*И. Айвазовский. Буря*



*И. Айвазовский. Шторм*



*И. Айвазовский. В бурю*





*И. Айвазовский. Парусник*

---

**notes**

## Примечания

Приватир (от англ. — privateer), то же что и капер — частное лицо, получившее от государства лицензию на захват судов неприятельских и нейтральных стран в обмен на обещание делиться добычей с нанимателем. — Примеч. ред.

Кирлангич (от тур. — ласточка) — легкое быстроходное парусно-гребное судно. — Примеч. ред.

Зауторник — бочарное орудие для нарезки уторов, т. е. вырезок в конце деревянного сосуда для вставки дна. — Примеч. ред.

Пинк — промысловое, торговое судно. — Примеч. ред.

Галионджи — турецкий моряк. — Примеч. ред.

Коч — старинное поморское парусно-гребное судно. — Примеч. ред.