

ТАЙНЫ МОРСКИХ АВАРИЙ
И КОРАБЛЕКРУШЕНИЙ

Владимир Шигин



КОРАБЛЕКРУШЕНИЯ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА


ГОРИЗОНТ
издательство

Москва 2015

Тайна морских аварий и кораблекрушений

Владимир Шигин

**Кораблекрушения
Черноморского флота**

«Горизонт»

2015

Шигин В. В.

Кораблекрушения Черноморского флота / В. В. Шигин —
«Горизонт», 2015 — (Тайна морских аварий и кораблекрушений)

Российский флот начал наиболее интенсивно осваивать просторы Черного моря в царствование императрицы Екатерины Второй. Именно с той поры и ведет начало печальный мартиролог трагедий Черноморского флота. Массовая гибель российских кораблей в 1782 году, трагедия фрегатов «Федор» и «Константин», крушение линейного корабля «Тольская Богородица» и жертвенный подвиг ее командира дважды Георгиевского кавалера капитана 1 ранга Шостака, злключения транспорта «Змея» и тайна исчезновения фрегата «Крым», а так же одна из самых жутких катастроф российского флота в Цемесской бухте. Обо всем этом вы сможете узнать, прочитав книгу известного современного писателя-мариниста капитана 1 ранга Владимира Шигина «Кораблекрушения Черноморского флота. Неизвестные катастрофы 18–19 веков» в серии «Тайны морских катастроф».

© Шигин В. В., 2015

© Горизонт, 2015

Содержание

Глава первая	5
Глава вторая	7
Конец ознакомительного фрагмента.	9

Владимир Шигин

Кораблекрушения Черноморского флота

Глава первая 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 несчастного 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 ледя-

ных 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. Напиравший на корабль лед пытались разбивать ядрами из фальконетов и бросанием балластин. 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 трудною 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. Борты льдом протертые, обшивка во многих местах оборванная, шпангоуты и ахтерштевень едва не оттертые, 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.

Глава вторая

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 Веревкин. 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 Веревкина: то ли шутит, то ли нет? С тем и отходили в сторонку.

Биография же у капитана Веревкина была самая что ни на есть боевая. Не многие на Черноморском флоте с ним сравняться могли. Еще в чинах мичманских прошел Веревкин 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 плавбатареи и стал. После неудачи 1787 года, когда не удалось отбить у Суворова Кинбурнскую косу, турецкий флот отставался 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 заведениям.

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».

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.