

ТАЙНЫ МОРСКИХ АВАРИЙ
И КОРАБЛЕКРУШЕНИЙ

Владимир Шигин



КАНУВШИЕ В НЕИЗВЕСТНОСТЬ



Москва 2015

Владимир Виленович Шигин

Канувшие в неизвестность

Серия «Тайна морских аварий и кораблекрушений»

Текст предоставлен издательством
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=67401894
Канувшие в неизвестность: 2022

Аннотация

Море крайне неохотно расстается со своими страшными тайнами. Во многих случаях мы так никогда ничего и не узнаем об обстоятельствах гибели не вернувшихся обратно кораблей. Иногда, чтобы занавес тайны хоть немного приоткрылся, нужны долгие десятилетия и даже столетия...

В новой книге известного российского писателя-мариниста капитана 1 ранга Владимира Шигина «Канувшие в неизвестность» рассказывается о нескольких таинственных случаях исчезновения кораблей в истории нашего флота. Более века понадобилось, чтобы установить приблизительный ход событий, приведший к катастрофе броненосца береговой обороны «Русалка». Ответы на другие вопросы все еще ждут своих пытливых исследователей...

Окунитесь в мир тайн морских катастроф... Станьте, вместе с автором, соучастником расследования... Загляните в глубину морской бездны...

Прочитайте новую книгу о тайнах морских катастроф русского флота, чтобы ощутить всю силу мужества наших пращуров, отважно выходивших на своих небольших кораблях навстречу неизвестности, чтобы вспомнить имена канувших в небытие горев, и еще раз поклониться их памяти.

В формате a4.pdf сохранен издательский макет.

Содержание

Тайна клипера «Опричник»	6
Конец ознакомительного фрагмента.	38

Владимир Шигин

Канувшие в неизвестность

© Владимир Шигин

* * *

*Горизонт улучшается. В воздухе соль и йод.
Вдалеке на волне покачивается какой-то
Безымянный предмет.
И колокол глухо бьет в помещении Ллойда.*

Иосиф Бродский

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 российский флот.

Тайна клипера «Опричник»

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.



ВЪ ПАМЯТЬ
ЧЕЛОВЕКОУБИЯГО
ПОДВИГА
А. Домашенка
9^{го} СЕНТЯБРЯ 1942 ГОДА
ПРИ БЕРЕГАХЪ СИНЬОДЫ



Памятник мичману линейного корабля «Азов» Домашенко

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 стертые: «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.

Переход в оба конца занимал около года, а 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.



Клипер «Опричник»

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.



Андрей Александрович Попов

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, назначенно-

го 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 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. Пе-

реход от Шанхая да 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 реи 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 «Оприčníку» 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 удлинило бы 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, в начале девятнадцатого века считавшийся столицей французских корсаров, в том числе и всемирно известного Сюркуфа. Это был 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 их семьи, истосковавшиеся в разлуке, длившейся уже четвертый год. В соборе Святого Николая Угодника, что на

Крюковом канале, клали поклоны, ставили свечи 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 недолюбливали Краббе, 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.



Николай Карлович Краббе

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.

Клипер «Опричник» 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 Ан-

глии 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 новых клиперов данные 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 изготовлял 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 клиперу «Опричник». 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 устойчивые: «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 мокры 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 оби-

ходный, 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 не впрокорот. 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 орденков. 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 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. На эти «шалости» командира «Опричника» смотрели сквозь пальцы: с кем не бывает! О подверженности Селиванова пьянству вспомнят, но, увы, значительно позднее.

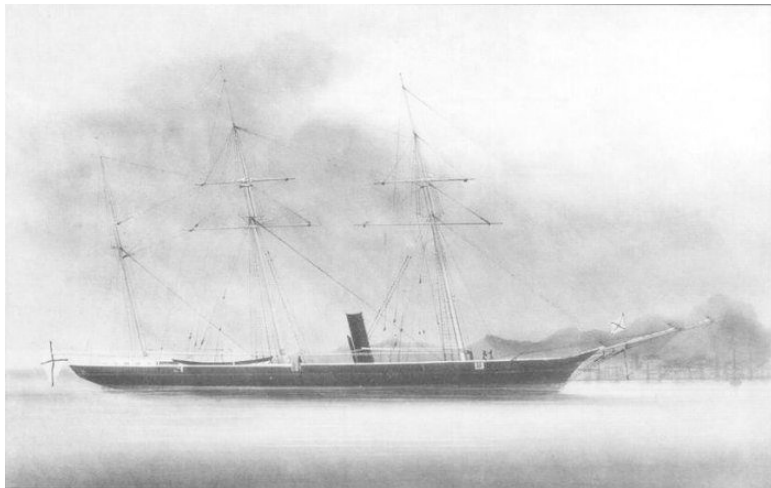
Тяжело в многолетнем плавании было всем: и матросам, и офицерам. Ведь даже почитать книгу вечером, в редкие минуты отдыха было не просто, согласно Морскому уставу 1853

года свет на кораблях надлежало тушить в двадцать один час. «После девяти часов вечера без особого разрешения командира нигде не дозволяется иметь огня, кроме кают: адмиральской и капитанской, кают-компаний, офицерских кают, непосредственно к оной находящихся, в нактоузах, под склянками, у карты, в палубах офицерского кубрика, в констапельской... После десяти часов огонь в офицерских каютах должен быть погашен и оставляется только в одном фонаре в кают-компаний...»

Один маленький штрих, запечатленный уставом. Кубрик, где на рундуках и подвесных койках спали десятки матросов, тусклый огонь фонаря у люка, спертый воздух, тяжелое испарение тел. Находящаяся в трюме пресная вода, смешавшаяся с балластным песком, образовывала зловонное болото. Еда скудная – солонина, сухари. При заходе в порты закупались свежие фрукты и мясо, но заходы-то не так часты. А длительная многомесячная оторванность от внешнего мира – что может быть тяжелее... Разумеется, быт на кораблях второй половины девятнадцатого века стал несколько лучше, по сравнению с веком восемнадцатым, однако, несмотря на это, многое осталось неизменным.

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 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 отсутствие 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 обра-

тился 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 ранга Лесовский. Но и там следов «Опричника» не обнаружил. Из Англии капитан-лейтенант Колокольников 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 Ллойду – 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 полной уверенностью 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 3-х мачтовое 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 вражающими штормами вбивались в голову гардемаринам еще в Морском корпусе. Даже специальная книжка с планкетками была выпущена в середине прошлого века как напоминание командирам и как настольное пособие в их многотрудных путеплаваниях.

И снова прибегнем к помощи судового журнала «Зваана»: «В полдень 25 декабря мы видели судно (барк), бегущее на фордевинд на восток». 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 интересно было капитану «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 2.250 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 океа-

на 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.

Конечно, в ураган суда гибнут. Как и в шторм. И сто лет назад, и в наши дни. Вспомним броненосную лодку «Русалка», которая выйдя из Ревеля в Гельсингфорс, пропала без вести. И переход-то всего около сорока миль, но до Гельсингфорса корабль не дошел. Погибло низкобортное судно, предположительно, у опушки шхер 7 сентября, захлестнула волна. И сколько же домыслов было по поводу ее гибели! Как видим, в самом факте гибели судна в ураган ничего сверхъестественного нет. Почему же мы столь долго говорим об «Опричнике»? Вспоминаются высокие мореходные качества этого корабля, хорошая сплаванность экипажа, грамотность офицеров. Даже из этого очевидно, что «утопить» «Опричник» было нелегко. 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? Случается и сегодня, что командир по каким-то неведомым причинам дает не ту команду, не так передвигает машинный телеграф, вместо «Полный назад» говорит «Полный вперед» – и корабль врезается в пирс. Случается, что и рулевой вопреки команде перекладывает руль в противоположную сторону. Но такая ошибка легко исправля-

ется. Правда, могут быть и последствия, если речь идет о маневрировании при швартовке или расхождении с кораблями. Тут решают секунды. 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, крюйт-камера с порохом, грузы. Да мало ли что может гореть на борту. Пример? Он есть. Напомним, что клипер этого же отряда «Пластун», возвращался с Тихого океана, внезапно взорвался и затонул. Шедшие рядом корабли спасли часть команды, но следствие так и не поставило точки, однако посчитало, что причина взрыва – грубое нарушение правил хранения боезапасов. Кстати, случай это не единственный. Вспомним еще раз о гибели осенью 1831 года на Кронштадском рейде линейного корабля «Фершампенуаз», тогда погибло сорок восемь человек, хотя до причальной стенки было десятка два метров.

Вероятна и другая причина гибели «Опричника» – стихия, могучая стихия океана, всепоглощающая 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 «Миус» 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.

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.