

зала 20
шкафъ 102
полка 3
№ 3

СОБРАНІЕ СОЧИНЕНІЙ

К. М. СТАНЮКОВИЧА.

Томъ II.

Морскіе разказы.

Изданіе А. А. Карцева.

МОСКВА.

Типо-литографія Г. И. Прохорова, Петровка, г. № 17, Садовыя мосты.

1897.

Константин Михайлович Станюкович

Жертвы моря

Очерки "Жертвы моря" К. М. Станюковича составлены, главным образом, по „Летописи крушений и пожаров судов русского флота“, изданной морским ученым комитетом в двух томах.

Орфография осовременена.

Содержание

#1	0005
ПРЕДИСЛОВИЕ	0006
I. ГИБЕЛЬ "ИНГЕРМАНЛАНДА"	0011
II. ГИБЕЛЬ "КАМЧАДАЛА"	0032
III. ВЗРЫВ "ПЛАСТУНА"	0049
IV. КРУШЕНИЕ ЭСКАДРЫ И ГИБЕЛЬ ТЕНДЕРА	0067
#7	0085

Константин Станюкович
ЖЕРТВЫ МОРЯ
Очерки

К. М. Станюкович (1843—1903)

Очерки взяты из книги: К.М. Станюкович. Собрание сочинений, том 2. М., Издание А.А. Карцева, 1897.



ЖЕРТВЫ МОРЯ.

ПРЕДИСЛОВІЕ.



Черки эти составлены, главнымъ образомъ, по „Лѣтописи крушеній и пожаровъ судовъ русскаго флота“, изданной морскимъ ученымъ комитетомъ въ двухъ томахъ.

Первый томъ, вышедшій въ 1855 году, содержитъ описаніе 285-ти крушеній за 140 лѣтъ (1713—1853 г.), а второй, появившійся въ свѣтъ въ 1874 году, даетъ описаніе 22-хъ

ПРЕДИСЛОВІЕ

Очерки эти составлены, главным образом, по „Летописи крушений и пожаров судов русского флота“, изданной морским ученым комитетом в двух томах.

Первый том, вышедший в 1855 году, содержит описание 285-ти крушений за 140 лет (1713—1853 г.), а второй, появившийся в свет в 1874 году, дает описание 22-х крушений за 17 лет (1853—1870 г.). Описания эти составлены по строго проверенным данным: по рапортам командиров, по показаниям очевидцев и участников, если только не все погибали, и по следственным и судебным делам, объяснявшим причины крушений и степень виновности тех или других прикосновенных лиц.

За первые 140 лет существования русского флота, приходится по 2,03 крушения в год, а за последующие 17 лет только по 1,35 крушений в год. Но эта разница объясняется значительным уменьшением численности судов нашего флота с 1855 года. Если сравнивать процент крушений того и другого периода, принимая в соображение количество плававших судов, то процент этот, к сожалению,

окажется далеко не в пользу позднейшего периода, когда, вместо парусных судов, плавали только паровые и броненосные.

Нельзя не пожалеть, что поучительная скорбная „Летопись крушений“, предпринятая морским ведомством по распоряжению покойного генерал-адмирала, Великого Князя Константина Николаевича, не продолжается. Точно также и в *Морском Сборнике* не объясняются, как бывало прежде, причины того или другого несчастья. Молчат и специалисты-моряки на страницах официального органа, тогда как в прежние годы каждое морское несчастье вызывало живой обмен мнений. Так, например, по поводу ужасной гибели в 1856 году корабля „Лефорт“, затонувшего в несколько минут со всеми людьми на глазах эскадры, в *Морском Сборнике* появился ряд статей, составивший целую литературу, а о недавней гибели „Русалки“ ни в одном из органов морского министерства не сказано ни слова.

Таким образом, причины аварий, крушений, а иногда и ужасной гибели судов, как, например, недавняя гибель „Русалки“, быв-

ших за последние двадцать лет, могут остаться для моряков невыясненными и они, при всем желании, лишены возможности из несчастных случаев прошедшего извлекать полезные уроки для будущего. А именно в этом отношении и полезны правдивые описания с изложением причин. Поучительность для моряков основательного знакомства с этими причинами отлично сознавалась морским ведомством, что видно из следующих слов предисловия ученого морского технического комитета ко второму тому „Летописи“:

„Насколько славные подвиги прошедшего могут подвинуть к подражанию доблестям, настолько знание несчастных случаев обережет в подобных же обстоятельствах, потому что в большинстве случаев несчастья происходили от непредвидения той или другой меры предосторожности, или нарушения того или другого забытого правила. Из этого следует, что описание крушений и других бедствий, претерпенных военными судами, составляет необходимый материал для каждого командира судна и эскадры и может, так сказать, заменить ему совокупную опытность

всех предшествовавших плователей, находившихся в критическом положении“.

Спешим, однако, оговориться. Быть может, почтенная работа морского ведомства и продолжается, но еще не опубликована. Мы этого не знаем.

Автор.

І. ГИБЕЛЬ "ИНГЕРМАНЛАНДА"

І

24 июля 1842 года, семидесятичетырехпущечный, только что построенный в Архангельске корабль «Ингерманланд» вышел, под командой капитана 1-го ранга П. М. Трескина, из названного порта для следования в Кронштадт.

На злополучном корабле находилось: 822 человека нижних чинов, 32 офицера, доктор, священник и 28 женщин с 8 детьми, сопровождавших мужей и родственников. Всего на «Ингерманланде» было 892 человека.

Плавание из Архангельска до Нордкапа было благополучное. Но, обогнув мыс, корабль встретил свежий противный ветер, дувший несколько недель подряд, и «Ингерманланд» принужден был всё время лавировать, подвигаясь вперед на самое незначительное расстояние. Наконец, 21 августа, ветер, к общей радости пловцов, переменился. Задул довольно свежий, попутный норд-ост, с

которым «Ингерманланд» под зарифленными парусами и добежал к утру 26 августа до Скагеррака, — пролива, отделяющего южный берег Норвегии от северо-западной части полуострова Ютландии.

В полдень следующего дня сделаны были астрономические наблюдения, определившие истинное место корабля, и к вечеру увидели ютландский берег. Между тем ветер свежел и, изменив направление, уже не был попутным. Пришлось лавировать в проливе, делая небольшие галсы (концы), чтобы не приблизиться ни к тому, ни к другому берегу в виду рифов и мелей, которые тянутся около берегов. Ветер крепчал. На другой день небо покрылось облаками, спасительное солнце не показывалось, и обсерваций взять было уже нельзя. Приходилось довольствоваться счислением, то есть пройденными расстояниями корабля, измеряемыми лагом, и таким образом определить свое место на карте. Нечего и говорить, что такой способ определения своего места не может быть точен и вблизи берегов, — и особенно в Скагерраке, где действуют сильные и быстро меняющиеся течения, сно-

сящие корабли в ту или другую сторону, — влечет за собой беды, если капитан слишком доверится счислению. Вдобавок нельзя было точно определить и по пеленгам (угловым расстояниям) по какому-нибудь высокому приметному месту на берегу, обозначенному на карте. Таких мест, к сожалению, не видали.

«Ингерманланд» продолжал лавировать в проливе, когда утром 30 августа с корабля снова увидели берег Ютландии в 16 милях. Корабль сейчас же поворотил на другой галс, взял курс на норвежский берег и под зарифленным грот-марселем и штормовой бизанью медленно подвигался по полтора узла ($1\frac{3}{4}$ мили в час). Ветер ревел с силой шторма и развел громадное волнение.

Был десятый час вечера на исходе. По счислению считали себя в 25 милях от норвежского берега. Никто и не подозревал о близости ужасной катастрофы. Подвахтенные матросы и офицеры, женщины и дети были внизу, и многие спали. Наверху находились только вахта, капитан, вахтенный начальник и старший штурман.

Вдруг с подветренной стороны увидели огонь. В первую секунду его приняли за огонь встречного судна. Но огонь не приближался. На корабле усомнились и тотчас же скомандовали поворот через фордевинд, чтобы скорей отойти от этого подозрительного огня, мерцающего во мраке ночи... Прошла еще минута-другая, корабль уже делал поворот, как три последовательные удара о камни потрясли его во всех членах. Удары, по словам очевидцев, были жестокие.

Как оказалось впоследствии, «Ингерманланд» находился у входа в Христианзундский залив, снесенный туда течением, и огонь, виденный с корабля, был маячным огнем, предостерегающим об опасности.

Брошенный немедленно лот показал сперва 30-саженную глубину и затем уже не доставал дна.

Между тем пробитый корабль быстро наполнялся водой и накренился так, что нельзя было стоять на ногах. Течение несло его теперь к W. Неимоверная прибывь воды в трюмах не позволяла думать о спасении корабля. Надо было думать о спасении людей среди бу-

шующего моря и ночной темноты. Общим советом командира и офицеров решено было идти в берег и поставить корабль на мель поближе к предполагавшемуся недалеко берегу. Но — увь! — это оказалось неисполнимым: корабль, пробитый ударами, всё более и более наполнялся водой. Тогда решились, чтоб облегчить корабль, срубить фок- и грот-мачты. В то же время, по словам «Летописи», «беспрерывно отливаясь помпами, кадками, ведрами и киверами, производили непрерывную пальбу и жгли фальшфейеры; чтобы не относилось корабль далее от берега, бросили один за другим все четыре якоря в надежде задержаться ими, буде достанут дна; стали кидать за борт орудия верхнего дека, переносить балласт, ядра из кранцев; подрубили ют, чтобы он служил плотом, однако ж не успели его подрубить; обрубали найтовы на рострах и гребных судах, стаскивая гребные суда на шканцы; выносили наверх люки, трапы и всё что могло удерживаться на воде».

К двум часам ночи вода клокотала в корабле, наполнив его по самую верхнюю палубу, на которую уже вкатывались волны. С этой

минуты никто уж не распоряжался. Делать что-нибудь не было возможности. Раздался последний выстрел из пушки на верхней палубе, взывающий о помощи. Все в ужасе столпились наверху, преимущественно посредине, многие садились в баркас и в другие шлюпки, ожидая немедленного погружения корабля и смерти в волнах бушующего Скагеррака.

И смерть всех этих 892 человек, казалось, наступала. Корабль, борта которого были почти в уровень с водой, затрещал; его бросало то вправо, то влево. Он вздрогнул, стал прямо и начал медленно погружаться...

В эту ужасную минуту священник, подняв крест, громким голосом стал читать отходную. Всё замерло в тишине. Люди обнажили головы. И только что окончилась молитва, как, по свидетельству очевидцев, раздалось трехкратное прощальное «ура» нескольких сотен людей, заглушив вой ветра и шум моря. Набежавшие волны прокатились по головам и, между прочим, смыли священника, который тотчас же утонул.

Верхняя палуба уже была под водой. Толь-

ко ют да бушприт (нос) несколько над ней возвышались. Волны свободно теперь перекачивались по кораблю, ломая шлюпки и всё, что попадалось на пути, потрясая обломанный рангоут и смывая людей, не уцепившихся за что-нибудь.

Прошло еще несколько бесконечных секунд. Корабль более не погружался; он остался в этом полузатопленном положении, сохраняя свою плавучесть, благодаря выброшенным из батарейной палубы орудиям и другим тяжестям и благодаря тому, что в трюме находилось множество пустых бочек.

Надежда на спасение закралась в сердца людей. Всякий старался выбрать возвышенное место, ждать рассвета и, быть может, помощи с берега. Кучи народа толпились на юте и на баке, не бывшими под водой, и облепили ванты (веревочная лестница) и марс не срубленной бизань-мачты. Оставшиеся, в момент погружения корабля, между ютом и баком, на пространстве, где клочкотала вода и ходили буруны, спешили пробраться на ют и погибли на этом пути. Одному из десяти удавалась эта опасная переправа. Остальных смывало в

море волной, убивало обломками бившегося рангоута или раздавливало. Сорвавшийся с роствов баркас сразу убил несколько десятков людей. И в первые же часы крушения погибло несколько офицеров, женщин с детьми и много матросов. Предсмертные крики ужаса и отчаяния, плач детей, мольбы о помощи раздавленных людей усиливали эту картину страшного бедствия. Происходили душу раздирающие сцены.

Так, по словам одного из участников этого крушения, мичмана Говорова, описание которого частью цитируется в «Летописи», старшая дочь полковника Борисова (бывшего пассажиром на корабле с двумя дочерьми) при переходе на ют, запуталась косой в железной уключине изломанного баркаса, выброшенного с роствов на шканцы. Рангоут бил всех, находившихся подле несчастной Борисовой. Она долго рвалась и кричала, а между тем за нее схватились другие погибавшие. Совершенно избитая, обезображенная, выбившись из сил — она смолкла, но бездушное тело ее еще долго терзалось волнами. Младшая сестра ее, ухватившись за запасные роствы, упо-

требляла все усилия удержаться на них, и уже унтер-офицер Немудрый бросился было к ней на помощь, но поздно: ростры повернулись, и несчастную снесло в море... Капитан-лейтенант Истомина и штаб-лекарь Сакович, перебираясь на ют, были уже на конце переправы, но ударом баркаса Истомина придавило к ютовому бимсу; сплюснутый им, он и не вскрикнул; только с юта видели, как его втащило в водоворот офицерского люка на шканцах. Сакович подвергся той же участи. Кто мог, бросали с юта бившимся в воде концы веревок. Лейтенант Деркачев, унтер-офицер 8-го рабочего экипажа Корнилов и несколько матросов вытаскивали со шканцев некоторых еще живых, других уже иступленных и потерявших рассудок, но более трупы. В числе утонувших, выхваченных матросами, была тетка жены лейтенанта Сверчкова. Супруга его, выброшенная из баркаса на шканцы, долго гребла руками, поддерживаясь на какой-то доске, пока огромным отломком коечных сеток не ударило ее по спине, и, облитая кровью, она погрузилась в общую могилу.

Наступил рассвет, осветивший ужасную картину.

Погруженный в воде корабль качался на волнах. Ют и бушприт, полные людьми, всё более и более уходили в воду. Только одна бизань-мачта высилась над водой, качаясь над морем, сверху донизу облепленная, словно муравьями, человеческими фигурами. Вдали, в расстоянии 15 миль, еле виднелась тонкая полоска норвежского берега. На горизонте ни одного паруса, дающего надежду на помощь. Вокруг полузатонувшего корабля — обломки рангоута, доски, люки, трапы, две срубленные мачты. И на всем этом сотни людей. Число их с каждой минутой уменьшается. Более слабых и утомленных море неустанно принимает в свои холодные объятия. Бесчисленные стада касаток шныряют вокруг корабля, куврякаясь и играя, в ожидании обильной добычи. Ветер не стихал, а волны бушевали. Все гребные суда были поломаны и снесены в море.

У поломанного двенадцативесельного катера, полного воды, держались люди.

Несколько человек забралось на катер и туда же подняли сброшенного в море капитана корабля, избитого, потерявшего сознание и в бреду. Его жена, не зная об участи мужа, оставалась на корабле.

Несколько времени катер держался у корабля, но вдруг его понесло в море. Гибель полузатопленной шлюпки казалась неизбежной, но отчаяние удесятирило силы пловцов. Пятеро гребли; остальные откачивали воду; сломанный руль заменили куском весла. Целый день носился катер по морю. Уже два человека на нем умерли от истощения. Наконец, каким-то чудом к вечеру прибило течением катер к берегу, близ маяка, недалеко от какой-то деревеньки. Обессиленные пловцы не могли сами выйти из шлюпки; их выносили рыбаки на руках и приютили в деревне. Несчастный командир корабля, невольно оставивший свой пост, тогда как по морскому уставу должен оставлять свой корабль последним, — несколько оправившись от потрясения, разослал во все стороны гонцов с просьбой выслать поскорей суда на помощь оставшимся на корабле. Почти уверенный,

что все люди погибли, капитан на другой же день написал следующее донесение в Петербург в главный штаб:

«Ваше превосходительство! Приготовьтесь узнать о величайшем несчастье, какое может постигнуть на море человека: корабль „Ингерманланд“ погиб, ударившись о подводные камни в 15—20 милях от норвежских берегов, не обозначенные на картах. Вместе с кораблем погибло всё казенное и частное имущество и почти все люди...»

Между тем положение людей, остававшихся на корабле, с каждым часом становилось отчаяннее. Недаром один из участников этого крушения говорил, что «час казался днем». Ют уже наполовину был в воде. Над водой оставались только бушприт, бизань-мачта, да часть корабельного борта, и все места на этих маленьких пространствах были переполнены измокшими, продрогшими людьми. Каждый вершок таких мест берегся, как зеница ока. На крьюйс-марсе ухитрились поместиться пятьдесят человек. Полуодетые, без шапок, они лежали рядами друг на друге. Закоченевшие и обессиленные люди то и дело валились

с вант целыми кучами и находили смерть в воде. Их места тотчас же занимались другими... Трупы носились по кораблю, пока не выбрасывались волнами в море. Многие не преодолевали сонливости и засыпали вечным сном. Надежда у оставшихся в живых с каждой минутой уменьшалась. Каждый ждал смерти.

Вдруг на горизонте показались три паруса, и скоро обозначились три небольшие лоцманские боты, летевшие к кораблю.

Громкое, радостное «ура» раздалось с двух мест корабля, бывших над водой: с бизань-мачты и с бушприта. Люди крестились и шептали молитвы. Невообразимая радость светилась на лицах. Глаза всех впились в приближавшиеся боты. Вот ближе и ближе... Они держат на корму.

— К нам, к нам! — кричат сидящие на носу...

И, охваченные нетерпением поскорей спастись, многие, спасавшиеся на бушприте, бросились на ют, стараясь туда добраться вплавь. Произошла страшная толкотня. Множество людей гибло, снесенное волнами, перекаты-

вавшимися в виде бурунов через корабль. Бывшие на юте, не дожидаясь приближения ботов, бросились в море, надеясь доплыть до них, и тоже гибли.

Но радость, оживившая людей при виде ботов, вдруг сменилась отчаянием. Боты держались в почтительном отдалении, не решаясь подойти к кораблю из опасения быть разбитыми или залитыми бурунами, ходившими вокруг корабля. Вдобавок и ветер был свежий, и волнение большое... Несколько минут продержались боты около и затем повернулись и ушли... Крик отчаяния вырвался из сотен человеческих грудей...

В полдень снова явилась надежда на спасение.

С крюйс-марса увидели на горизонте белое пятно, которое всё увеличивалось, и затем обрисовывался корпус брига, идущего под грот-марселем прямо на корабль. Скоро купеческий бриг под английским флагом подошел совсем близко. С бушприта, с бизань-мачты, с моря, на котором люди еще держались на мачтах и на обломках рангоута, взывали о спасении. Казалось вот-вот бриг сейчас ляжет

в дрейф и спустит баркас. Это казалось тем более вероятным, что ветер начинал стихать, и баркас мог совершенно безопасно подойти к подветренной стороне корабля.

На бриге уже стали брасопить паруса. Повидимому, там колебались, но недолго. К позору английского капитана брига, колебание это быстро решилось в пользу бессердечия, и бриг, спустившись по ветру, ушел, безжалостно предоставив погибающих своей участи.

Всеми овладело мрачное отчаяние. Началась настоящая агония, бесконечная и неопи-суемая.

Все держались на возвышенных местах, но с каждым часом силы ослабевали, и кучи па-давших увеличивались. Иззябшие, страдав-шие от голода и жажды, многие радостно от-дались охватывавшему сну и засыпали наве-ки. Мертвая и грозная тишина царила на этом плавучем уголке смерти. Ют погрузился совсем в воду и бывших на нем срывало за борт. Мачта, на которой лепились люди, ста-ла качаться. На вантах решительно не было ни одного свободного вершка. Ванты, под дав-лением массы народа, ослабевали и с них лю-

ди падали... Всякий кусочек, бывший над водой, был занят людьми. Некоторые ухитрялись висеть на веревках и раскачивались по воздуху. Страдая от холода, многие спускались с вант и погружались в воду, чтобы согреться, но назад на ванты возвратиться не могли. Ни просьбы, ни угрозы не помогали; места их уже заняты были другими. И желавшие согреться гибли изнуренные в воде.

Особенно мучила всех жажда, и несчастные глотали по несколько капель соленой воды, но это только усиливало жажду... Многие галлюцинировали. «Им, — по словам очевидца, — казалось, что они сидят на совершенно спокойных местах, им виделись сады, рощи, комнаты. Потом вдруг мерещились гром, треск, море, камни — они представляли себе начало крушения и произносили бессвязные слова».

Чтобы как-нибудь согреться, головы прикрывали найденным на юте флагдуком и флагами, которые разрывали на куски. Из крьюселя, бизани и кливера делали чалмы и всевозможные хламиды, чтобы прикрыть избыточное тело. Не гнушались и платьем умерших.

«На остатках корабельного борта, — говорит „Летопись“, цитируя описание мичмана Говорова, — от левой крамболы до колокола, то есть на протяжении не более двух сажен, столпилось человек до сорока. В числе прочих здесь были супруга командира и жена боцмана Завьялова с грудным на руках младенцем. Положение жены капитана было мучительное: в одном платье, которое изорвало волнами, с непокрытой головой, с избитыми руками и ногами, с обагренным кровью лицом, пять раз смываемая волнами, она должна была выдерживать невыносимые истязания. Но среди общего бедствия, страдания не производили сильного впечатления. Общая участь поставила всех нас в бесчувственную безнадежность, заставляя забывать различия пола, возраста и звания; я не мог однако ж быть равнодушным при виде одной из несчастных матерей — это была жена боцмана Завьялова. Она не выпускала из рук своего ребенка и беспрестанно молилась, — молилась только о спасении своего младенца. Ребенок пробыл двое суток без пищи и питья, в одной тонкой рубашечке. Два раза он падал

из рук матери в бурун и был вытаскиваем матросами на сетки, но и здесь волны, ежеминутно перекатываясь через наши головы, затрудняли ему дыхание. И не диво ли? Ребенок этот остался жив и здоров, оправясь совершенно в первый день нашего спасения».

Уже вторые сутки длилась агония страдальцев. Наступило утро 1 сентября, светлое, солнечное. Ветер стих и волны улеглись. Сильно поредели ряды погибавших. Кругом на обломках почти никого уже не было видно. Грот-мачту со спасавшимися на ней людьми еще накануне унесло в море, и после целых суток проходивший лоцманский бот снял нескольких еще оставшихся в живых зачоченевших людей.

Дожившие до этого яркого солнечного утра уже ни на что не надеялись и как-то безучастно глядели на умиравших товарищей, ожидая своей очереди. Голодные и обессиленные многие звали смерть.

Но спасение было близко. В 11 часов утра на горизонте показался тендер и скоро приблизился к кораблю. Все стали молиться. На этот раз надежда не обманула. Тендер был

специально послан для спасения погибавших. Вслед за тендером подошла и шхуна, и скоро все оставшиеся в живых были сняты с «Ингерманланда» и перевезены в маленький городок Мандаль, жители которого спешили наперерыв оказать помощь злополучным русским морякам.

Из экипажа «Ингерманланда» погибло всего 389 человек, в том числе 20 офицеров, 21 женщина и 7 детей. Спаслось 503 человека, в числе которых 11 офицеров, 7 женщин, 1 ребенок — младенец Завьялов.

III

По получении в Петербурге первых известий (из иностранных газет) о гибели «Ингерманланда», — известий, как оказалось впоследствии, не совсем верных, император Николай написал на сделанном ему 15 сентября докладе следующую резолюцию: «Строжайше исследовать, каким образом спаслись 16 офицеров, тогда как нижних чинов только 150. Ожидаю подробного донесения о сем несчастном происшествии».

Затем на докладе 17 сентября высшего начальства по тому же делу, император Нико-

лай пометил: «По прибытии командира отдать под суд, и строго исследовать, отчего при столь малом числе нижних чинов спаслось столько офицеров».

Суд оправдал командира и одобрил поведение команды во время крушения.

И по докладе приговора суда, император Николай написал такую резолюцию:

«Объявить капитану, что я его не виню в потере корабля; а офицерам и нижним чином, что я совершенно доволен их поведением во время сего несчастья».

Я был еще ребенком, когда Марья Давыдовна Трескина, жена командира «Ингерманланда», бывала у нас в доме, и помню, какое ужасное впечатление произвел на меня, двенадцатилетнего мальчика, рассказ ее о пережитых двух сутках в Скагерраке.

Позже я слышал от одного старика, отставного матроса, бывшего на «Ингерманланде», несколько эпизодов об этом крушении. И закончив свой рассказ, старик прибавил:

— Это бог в наказание командиру послал такое несчастье.

— За что? — спросил я.

— Очень уж он был жесток с людьми.

Действительно «строгость» бывшего командира «Ингерманланда» была известна во флоте и выделялась даже в те «жесточкие времена».

II. ГИБЕЛЬ "КАМЧАДАЛА"

Бывают крушения судов, если так можно выразиться, «парадные», вроде похорон по первому разряду. Блестящий катафалк с перьями, роскошный гроб усыпанный венками и цветами, восемь лошадей цугом в пышных пополах, множество факельщиков в приличных нарядах, толпа разодетых певчих, полицейские, жандармы, масса провожающих и длинная вереница карет.

И каждый прохожий, при виде такого corteja, невольно глазеет и любопытствует узнать, кого это хоронят, и прочитывает в газетах некролог покойного.

Зато едва ли кто обратит внимание на дроги с крашеным простым гробом, везомые клячей в порыжевшей попоне, с оборванным возницей в траурной хламиде и смятом цилиндре, и, конечно, не поинтересуется узнать, кого везут на кладбище, кто это был горемыка, сзади гроба которого одиноко плетется какая-то женщина или сиротка-девочка.

Сравнение это — не натяжка. Терпит крушение или гибнет какое-нибудь большое во-

енное судно, на котором и командир и офицеры имеют много родных и знакомых в обществе, и о таком крушении говорят, пишут в газетах... Оно возбуждает сенсацию, вызывает вполне понятную скорбь, заставляет искать виновников, непосредственных и косвенных.

Но когда где-нибудь в далекой глуши гибнет небольшое и не блестящее, так сказать, «не аристократическое» судно, скромное назначение которого снабжать провиантом за холустья и дыры нашего далекого сибирского побережья, — когда, говорю, трагически и без свидетелей погибает такое судно, которым, вдобавок, командует несчастный горемыка-штурман, «какой-нибудь» Иванов, Петров или Прокофьев, о такой гибели никто не интересуется. О ней не говорят и знают о ней лишь официальные лица, производящие обычное расследование.

Это — тот же простой крашеный гроб в столице, везомый клячей, за которым одиноко плетется сиротка-девочка.

К числу таких «не нарядных», безвестных крушений, попадающих в скорбные официальные анналы морских несчастий, принад-

лежит гибель тендера сибирской флотилии «Камчадал» со всеми своими скромными героями-мучениками, составлявшими его экипаж. Эти безвременно погибшие люди, судя по данным следственного дела и по записке одного адмирала, приложенной к делу, — являются не столько жертвами моря, сколько жертвами беспечности и халатности местного морского начальства.

Было это ужасное «происшествие» в 1858 г., поздней осенью.

Тендер «Камчадал», судно, построенное в 1843 г. и уже настолько ветхое и ненадежное, что, по словам генерал-аудиториата, «во время починки его (для изготовления к плаванию) стоило много трудов, чтобы уменьшить в нем течь», был отправлен, по распоряжению начальства, из Николаевска-на-Амуре в Удск для снабжения захолустного Удского края мукой и провиантом.

Из следственного дела видно, что «Камчадал» снялся с якоря, когда мороз доходил до 6°, что октябрь сопровождается в Амурском лимане метелями и сильными ветрами, и что тендер «Камчадал» едва ли мог считаться бла-

гонадежным для зимнего плавания в столь бурное и суровое время.

Нечего и говорить, что командир «Камчадала», штурманский прапорщик Кузьмин, разумеется, и не подумал протестовать против такого назначения, почти равносильного посылке на верную смерть, и беспрекословно подчинился данному приказанию: идти в Охотское море. Положим, он и мог бы донести, что плавание в Охотском море, где свирепствуют бури, да на таком судне, которое и на рейде текло, — крайне опасно и грозит вероятной гибелью. Но такое представление могло грозить капитану весьма неприятными последствиями. Приказано — не рассуждай, а иди. Это, во-первых. А, во-вторых, какой же моряк, особенно из молодых и самолюбивых, решится намекнуть об опасности? Из понятной горделивой боязни, чтобы не заподозрили в трусости, молодой человек не побоится пойти хоть на утлой ладье в океан, если бы того потребовало чье-нибудь легкомыслие или профессиональное невежество.

И прапорщик Кузьмин вместе со своим помощником прапорщиком Алексеевым, один-

надцатью матросами и одной женщиной, женой боцмана, 11 октября 1858 года ушел на тендере «Камчадал» в рискованное плавание, надеясь, вероятно, не столько на свое судно, сколько на милость божью. При тендере, в качестве перевозочных средств, имелся только один маленький четырехвесельный ял.

Кто такие были родители капитана и были ли они в живых, «Летопись» не сообщает, но о прапорщике Алексееве с трагическим лаконизмом говорит, что он был сын смотрителя николаевского госпиталя и что «бедные родители его нарочно поселились на Амуре, чтобы быть вместе с сыном».

Ушел «Камчадал» и все о нем забыли в Николаевске-на-Амуре, кроме двух бедных родителей Алексеева. Забыли, несмотря на то, что весь октябрь дули свежие ветры и свирепствовала метель. Никому не приходила даже в голову мысль, ввиду бурной погоды, начавшейся вслед за уходом тендера, послать бывший в то время в Николаевске пароход осмотреть хоть устье Амура...

Прошел так месяц, Амур сковался льдом. Наступил ноябрь и в последних числах его в

городе разнесся слух, что какое-то судно поздней осенью погибло в северной части широкого амурского лимана. При первом же слухе невольно приходила на ум мысль о злополучном «Камчадале». Чтобы проверить эти слухи, главный командир сибирской флотилии и портов послал немедленно к указанному месту капитан-лейтенанта Болтина и полицмейстера хорунжего Матвиевского. Когда они вернулись, гибель тендера была уже не слухом, а ужасной истиной, и они привезли с собой тело замерзшего унтер-офицера, найденное на льду между тендером и берегом. Тело это было крепко перевязано веревками, что подало повод предполагать какое-нибудь насилие со стороны туземцев гиляков. Но спрошенные по этому поводу гиляки отвечали, что у них такой обычай. Они связывают веревками всякого покойника.

Посланная вслед затем к месту крушения следственная комиссия нашла тендер «Камчадал» на банке (отмели) у малого Пуирского фарватера, лежащим на правом боку. Вся правая сторона по ватервейсу отошла на $\frac{1}{2}$ фута, а правая раковина отстала более чем на фут.

Палуба переломлена, и вся носовая часть опустилась; фок-мачта сломана; ванты с обеих сторон и весь бегучий такелаж перерублены; бушприт сломан у самого форштевня; руль положен на борт, но вышиблен из петель, и палуба около него разворочена; около тендера и в особенности на правой стороне громада льдин и вся носовая часть покрыта льдом и снегом на полторы сажени толщиной.

Таков был наружный вид разбитого судна, свидетельствовавший о силе разрушения этого ветхого тендера, когда он выскочил на мель.

Но где же погибшие люди? Наверху, на палубе не нашли ни одного.

Тогда прорубили в кормовой части палубу и крючками вытащили тело Алексева. Он был одет в теплое форменное пальто и в шерстяную рубашку; на шее теплый шарф, на ногах большие сапоги. Потом вытащили тела жены боцмана и еще четырех матросов. Остальных людей экипажа не было в тендере. Из судебно-медицинских свидетельств видно, что смерть всех произошла от апоплексии вследствие замерзания.

Из опроса гиляков оказалось, что некоторые видели судно под парусами, шедшее с моря к Сахалину, после чего четыре дня был шторм со снегом, так что ничего не было видно; после же шторма судно оказалось на том месте, где было теперь. Когда именно произошло крушение, гиляки определить не могли. По словам их, это было около половины прошедшей луны, когда еще не стал везде лед. Один гиляк показал, что это было за четыре дня до приезда казака Огибалова в гиляцкую деревню, который, как выяснилось, был там 16 ноября.

Этот же самый гиляк показал, что после сильного ветра увидел судно с одной мачтой без парусов на мели. Через три дня он отправился к нему на лодке; в этот день была тоже большая волна. Судно с одной стороны было полно воды; нос был цел, а корма сломана. На палубе был лед. Живых никого не было. На палубе, на носу видел два тела, на корме и посредине палубы еще одно. Это последнее гиляки взяли с собой, но другие взять не согласились товарищи свидетеля. Не дали знать об этом в Николаевск потому, что еще лед не

стал. Все эти гиляки попользовались, конечно, найденными в тендере вещами, преимущественно ружьями и мукой.

Розыски остальных не найденных пяти тел продолжались. Расспрашивали окрестных гиляков, но расспросы ни к чему не привели. Один из членов следственной комиссии, командированный для собрания сведений о гибели тендера «Камчадал» на остров Сахалин, донес, что 15 января он переехал Амурский лиман против острова Сахалина, в Хаземпор, и стал собирать сведения от гиляков в первой попавшейся деревне, но гиляки объявили, что они ничего не знают и никаких вещей не имеют кроме мешков с мукой, которые выкидывало на берег в исходе июля или в начале августа, но что в деревне Теньги, к северу по Сахалину, есть у гиляков вещи, как то: ружье, пистолет, две шкатулки и много водки.

По словам члена следственной комиссии, прапорщика Петрова, «гиляки деревни Теньги без всякого сопротивления отдали две китайские шкатулки, обрезки белых платков, которые они взяли целым куском и, разделив

между собой, сшили рубашки; казенное ружье и пистолет были переданы в другую деревню Тельво. Все эти вещи были закупорены в ящик и выкинуты, по словам гиляков, в конце июля или в начале августа. Затем гиляки объявили, что на другой день после того, как выкинуты были вещи, найдены три мертвых тела и через несколько дней железная шлюпка, и что тела они погребли, а шлюпку вытащили на берег. Осенью же найден бочонок с водкой, замерзший во льду на отмели; водка вся выпита. Муки в этой деревне видел пудов до пятидесяти, пересыпанной в ящики, но подмоченной и сопревшей. О тендере они только и знают, что он прошел утром при W ветре к северу под парусами.

Затем прапорщик Петров отправился к месту, где погребены тела, и приказал разрыть одну могилу. Покойник был положен в теплой синей рубахе и нижних панталонах лицом вниз, по обычаю гиляков. Когда покойника подняли, лица его нельзя было различить, так как тело уже сгнило, но на голове видны были светло-русые волосы. По словам гиляков, другие два тела положены в такой же

одежде и в одно время.

Г. Петров посетил еще несколько деревень к северу и ничего существенного более не узнал.

Не видно тоже из следственного дела, кто были эти покойники: матросы ли с «Камчадала» или другие жертвы моря. Точно так же не определено, откуда железная шляпка, — на тендере такой не было.

Но так или иначе — не было ни малейшего сомнения, что погибли все до одного люди с тендера «Камчадал», который, судя по опросам, был выброшен на мель во время жесточайшего шторма.

Дело о гибели «Камчадала» рассматривалось в генерал-аудиториате, вершившем все дела до учреждения военно-морских судов. И один из членов генерал-аудиториата, контр-адмирал Завойко, прежде долгое время бывший начальником портов Восточного океана и командиром сибирской флотилии, представил, по приказанию управляющего морским министерством, которым в то время был адмирал, барон Врангель, особую записку по делу о гибели «Камчадала». Извлечение из нее

напечатано в «Летописи». Ввиду поучительности и для наших времен взглядов почтенного адмирала, привожу это извлечение из его записки целиком:

«Прочитавши известие о гибели из амурской флотилии тендера „Камчадал“ с продовольствием, предназначенным для Охотского края, я скорблю душой о потере людей, которые дороги мне, как дети, ибо каждый человек бывшего 46-го флотского экипажа перенес со мной столько трудов, что труд сроднил нас. Также скорблю о том бедном народонаселении в пустынях, которое обречено два года бедствовать от недоставления к ним продовольствия: сколько погибнет от этого людей и страдальческой смертью.

Тендер „Камчадал“, построенный в 1843 или в 1845 году, постоянно был в работе и уже не мог быть достаточно прочен для зимнего плавания в 1858 году; за сим стоит взять метеорологические журналы и заглянуть в них, то окажется, что с октября начинаются в той стране значительные морозы. (В мою бытность, 10 октября лед покрыл устье реки Амура, и я ходил по льду). Тендер „Камчадал“ от-

правлен 15 октября[1] — и куда?? В Удское! в место, которому только наглядно составлена опись, а входить в устье реки Уды возможно только пять дней до новолуния и пять после новолуния. Не угодно ли для ясности прочесть Кузьмина опись[2] о входе в реку Уду? В устьях реки Уды жилья нет, а селение около 90 верст в верховьях реки, и помощи ожидать нельзя с берега — пустыня совершенная. В октябре, в исходе, день бывает часов до шести, морозы за 10°, шторма; от пара, исходящего из воды, с наступлением морозов бывает туман, доходящий до мглы; течение около удского берега и Шантарских островов, по измерению г. Кузьмина, доходит до 4 миль в час, а в самых устьях р. Уды течение при низких водах доходит до 8 узлов, но приливы превозмогают быстроту реки, останавливая, а иногда обращая течение ее на расстояние 10 верст. На тендере шлюпка-двойка[3]. На этой двойке командиру предстояла работа: иметь сообщение с берегом при означенном течении, промерить устье реки, поставить створы для входа. Всё это он должен сделать на двойке при течении и морозах, и затем ожидать

новолуния, а первое новолуние после выхода его из Амура было 25 октября, а если ветер не благоприятствовал бы в это новолуние, то ожидать следующего, до 23 ноября. Итак, вышеозначенные ожидания все должны исполниться на открытом рейде при морозе и штормах, а затем, к означенному времени, как значится по наблюдениям Кузьмина, река Уда 21 октября покрывается льдом.

Как же не оградить от несчастий в этой дальней стране законом: не высылать судов позже 20 сентября в рейды с продовольствием? Как же не дать средств для подания помощи судам, подходящим к пустынным берегам с продовольствием, а через неимение этих средств предоставлять людей, живущих в пустынях, рисковать снабжением в продовольствии, без которого они в суровом климате остаются аки птицы небесные, не имея что съесть. Но у птиц крылья есть, они долетят к пище, а человеку невозможно по пустыням перескочить 1,200 верст до первого жилья — города Якутска.

Я предвижу, — заключает адмирал, — если не отменится в таких способах снабжение

продовольствием Удского и Охотского краев, как произведено в 1858 году, то бедствия судов и людей будут неизбежно повторяться и впредь».

По поводу этой записки возбуждена была переписка с генерал-губернатором Восточной Сибири и начальником Приморской области и командиром портов Восточного океана, пославшим ветхий тендер в столь позднее время года. Адмирал-губернатор Приморской области отвечал, что в то время в Николаевске-на-Амуре не было другого судна и потому он послал «Камчадал», причем, между прочим, объяснил, что командир погибшего судна не видел опасности плавания.

Генерал-аудиториат, рассмотрев следственное дело и соображая все обстоятельства, нашел, что соображения, высказанные в записке адмирала Завойка, вполне основательны, что тендер «Камчадал» едва ли мог считаться благонадежным для зимнего плавания и что объяснения местного начальства, что командир «Камчадала» полагал плавание безопасным, не могут быть признаны достаточными для устранения сомнений о том, «не

вследствие ли слишком позднего и несвоевременного отправления тендера „Камчадал“ последовала гибель оного и всей бывшей на нем команды».

Несмотря на такое заключение генерал-аудиториата, он однако не нашел «достаточных оснований» к положительному обвинению кого-либо в самой гибели тендера и направлению дела к судебному разбирательству и постановил: «Следственное о сем дело оставить без дальнейших последствий», — поставив лишь на вид главному портовому начальству в портах Восточного океана вышеупомянутые соображения генерал-аудиториата, «для предупреждения на будущее время подобных гибельных последствий, которые в известных случаях могут быть нередко предотвращаемы благовременной заботливостью и ближайшей попечительностью местного начальства».

И затем дело о гибели «Камчадала» было предано забвению. Не забыли о несчастном тендере и, быть может, о предполагаемых виновниках его гибели, лишь семьи почивших.

III. ВЗРЫВ "ПЛАСТУНА"

Отряд судов, состоявший из корветов «Рында» и «Новик» и клипера «Пластун», под командой флигель-адъютанта, капитана 1-го ранга А. А. Попова, имевшего свой брейд-вымпел на «Рынде», возвращался из трехлетнего кругосветного плавания на родину и был уже в Финском заливе. 18 августа 1860 года эта маленькая эскадра, пользуясь свежим попутным ветром, неслась домой под всеми парусами, узлов по десяти в час. Еще день плавания, и все три товарища, плывшие из Копенгагена вместе, будут, наконец, в Кронштадте.

Нечего и прибавлять, что моряки, возвращавшиеся домой, были в самом радостном настроении.

Еще накануне с флагманского корвета был сделан сигнал: «Имеете время привести судно в порядок», — и на всех судах эскадры прибрались: чистились, красились, мылись, скоблились, чтобы явиться домой в том нарядном, безукоризненном виде, каким вообще отличаются военные суда.

На «Пластуне» в этот день приводили в

порядок и вычищали крюйт-камеру, — небольшое, тщательно закрытое место в передней части судна, быстро наполняемое водой, в случае необходимости, — где хранятся порох, снаряды и всё, касающееся артиллерийского снабжения. Разумеется, были приняты все обычные меры предосторожности, обязательные в таких случаях: все огни были потушены на клипере, команда вызвана наверх, и в крюйт-камеру для ее очистки отправилась заведующий ей артиллерийский унтер-офицер Савельев и пять человек матросов, которые работали там при особо устроенном, герметически закрытом фонаре, зажигаемом извне, под непосредственным наблюдением старшего офицера и ревизора.

К пяти часам пополудни все работы в крюйт-камере были окончены и, по показанию одного из немногих оставшихся в живых свидетелей, в ней еще находился лишь один унтер-офицер Савельев, — как в пять часов восемь минут раздался страшный взрыв...

«Мы бросились наверх, — так описывает первый момент после взрыва бывший на „Новике“ доктор Вышеславцев, известный автор

„Очерков кругосветного плавания пером и карандашом“, — „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 дерев, на всплывших койках людей, по временам вскрываемых волнением. „Новик“, спустившись, быстро подошел к месту катастрофы и с невообразимой быстротой сбросил все шлюпки, в которые кинулись все, кому следовало быть на них».

С момента взрыва клипер (вернее, часть

его) пробыл на воде всего три минуты и затем исчез на глубине 70 сажен.

Благодаря быстроте, с которой бросились на помощь шлюпки с корветов «Рында» и «Новик», были спасены три офицера, доктор и 30 матросов. Погибли при взрыве и частью утопли: командир, старший офицер, ревизор и четыре офицера, всего 7 офицеров и 68 нижних чинов, в числе которых, разумеется, и артиллерийский унтер-офицер Савельев, игравший в этой гибели, как ходила молва, роль мстителя за жестокое с ним обращение командира и старшего офицера.

Трагическая гибель клипера произвела в то время потрясающее впечатление на моряков и вызвала массу толков. Как-то не верилось, чтобы на судне в эскадре А. А. Попова, известного во флоте своей энергией, настойчивостью и требовательностью, взрыв мог произойти от неосторожности при очистке кюйт-камеры. К тому же «Пластун» был всегда в образцовом порядке, и командир его и старший офицер были педантические служаки. Вот почему в морском обществе циркулировали слухи об умышленности взрыва вме-

сте с рассказами о жестоком будто бы обращении капитана и его помощника с командой и в особенности с артиллерийским унтер-офицером Савельевым.

И это казалось тем более странным, что в то время во флоте уже проектировалась реформа об отмене телесных наказаний и новые, просветительные и гуманные веяния явились как бы реакцией против прежней жестокости. Благодаря просвещенным взглядам тогдашнего генерал-адмирала, великого князя Константина Николаевича, бывшего убежденным врагом позорных наказаний, даже и завзятые любители порока писали в то время статьи в *Морском Сборнике* против телесных наказаний и все вообще старались на судах практиковать более мягкое обращение с матросами. Таково было знамение времени накануне шестидесятых годов!

К этому надо прибавить, что и начальник отряда А. А. Попов далеко не был покровителем жестокости. Он и в это плавание со своим отрядом и затем в последующие свои дальние плаванья с эскадрами, в качестве флагмана адмирала, отличался и необыкновенной за-

ботливостью о матросах, и гуманным к ним отношением и строго следил, чтобы на судах его эскадры командиры и офицеры не проявляли жестокости и избегали телесных наказаний и кулачной расправы.

Я хорошо помню, как почтенный адмирал, приехавший из России к нам на эскадру Тихого океана в 1861 году, был возмущен, когда узнал, что на одном из корветов один юный гардемарин приказал высесть матроса. Адмирал «разнес» тогда и капитана, допустившего у себя на судне такой «произвол», и так «налетел» на гардемарина, так бешено кричал на него, грозя по своему обыкновению, во время гневных вспышек, надеть на виновного матросскую куртку, так срамил его при всех, что этот «разнос» надолго остался в памяти на эскадре.

И однако, как несомненно выяснилось на следствии из показаний большей части свидетелей нижних чинов (офицеры-свидетели почему-то умалчивали или отрицали), на клипере «Пластун» свирепствовали действительно «жестокие» нравы. Командир и старший офицер далеко не отличались мягкостью

и нарушали закон, наказывая телесно даже и тех нижних чинов унтер-офицерского звания, которые по закону были избавлены от таких наказаний.

Незнание начальника отряда о таком обращении могло объясняться лишь тем, что «Пластун» не всегда находился в составе отряда, а имел отдельные плавания, а на смотрах, которые делал клиперу флагман, никаких претензий на жестокое обращение не заявлялось. Почему не заявлялось — это осталось открытым вопросом и после следствия.

Особая комиссия под председательством вице-адмирала Панфилова, назначенная, по приказанию генерал-адмирала, для выяснения причин взрыва клипера, не пришла ни к какому определенному заключению, ограничившись предположением, что взрыв мог произойти от неосторожности или от злого умысла, и так как во время взрыва в крюйт-камере находился один унтер-офицер Савельев, то и то, и другое могло произойти непосредственно от него.

Подозрение на то, что клипер был умышленно взорван Савельевым, высказано было

перед следственной комиссией артиллерийским же кондуктором Федоровым. По его словам, Савельев мог быть озлоблен на командира. Обращение с командой было худое, команда не любила своего капитана за его жестокое обращение. За всякую малость, если кто плюнет на палубу, давал по сто линьков. Однажды старший офицер потребовал от баталера [4] уксусу, и когда тот ответил ему: «Вы не пустили меня без приказа командира на берег, то и я без приказа командира не могу вам дать уксусу», — то старший офицер подал рапорт командиру и дал баталеру 328 линьков.

По словам того же свидетеля, обращение с Савельевым было невозможное: его очень часто били и наказывали линьками как сам командир, так и старший офицер. Однажды Савельев, по приказанию старшего офицера, за нечистоту в крюйт-камере, был привязан на баке к бушприту, руки назад. Раз дали ему пять линьков за то, что в кубрике, за которым он смотрел, валялась матросская шинель. Федоров тем более предполагает умышленность взрыва со стороны Савельева, что старший

офицер велел Савельеву, по окончании работ в крьюйт-камере в день взрыва, идти на бак, и слышал, что приказано было приготовить линьки для наказания его. Савельев же во время работ был заметно выпивши — он выпил две чарки рома, — а хмельной он был отчаянный и не слушал в то время даже офицеров. Трезвый он был смирный. Пьянствовать начал Савельев по выходе из Николаевска и в Шербурге купил у матроса Макарова за месяц вперед винную порцию.

Показание кондуктора Федорова об обращении командира было подтверждено и свидетельскими показаниями 18 человек нижних чинов. По их словам, и командир, и старший офицер часто (один свидетель утверждал, что каждый день) били Савельева по лицу, наказывали линьками, ставили на ванты, сажали на бак. Боцман Ларионов показал, что он, по приказанию начальства, два раза наказывал Савельева линьками, а матрос Алексеев говорил, что перед взрывом старший офицер спросил Савельева: «Скоро ли он окончит работу?» — и приказал, по окончании ее, отправиться на бак.

Что значило это «отправиться на бак», где обыкновенно производятся экзекуции, Савельев, разумеется, отлично знал.

Из показаний офицеров на следствии приводится лишь одно категорическое отрицание жестокости телесных наказаний. Другие свидетели-офицеры показывали только, что они «не помнят, чтобы на их вахтах наказывали телесно Савельева».

Но кто этот Савельев, которого, по признанию самой следственной комиссии, действительно жестоко наказывали и настолько придирчиво и систематически, что могли, по ее словам, «довести до отчаяния»? Что он, в самом деле, был закоренелый негодяй, буйный строптивец, с которым не могло быть иной «справы», кроме порки и битья!?

К крайнему изумлению, из дела выяснилось, что эта жестокость применялась к человеку, о характере и поведении которого все нижние чины клипера дали одобрительные отзывы. По словам матросов, «Савельев был человек хороший, тихого и кроткого нрава, и даже выпивши не был человек задорный, а только делался веселее». Такие же отзывы да-

ли о нем и офицеры, как спасшиеся с «Пластуна», так и прежде на нем служившие и знавшие Савельева. Все они засвидетельствовали, что Савельев был «тихого нрава, но ленив и беспечен; хотя он и бывал иногда в хмельном виде, но не делался через то дерзким».

На основании жестокости обращения с Савельевым командира и старшего офицера, следственная комиссия и допускала возможность умышленности взрыва и в подтверждение своего мнения приводила, между прочим, следующее:

«Савельев был человек ленивый, беспечный, и не совсем трезвый. Строгость же командира и старшего офицера нередко доходила до того, что, кроме телесных наказаний, его ставили на ванты, привязывали к бушприту и били по лицу, так что редкий день мог пройти ему без обиды. Понятно, что такая жизнь в продолжение трех лет могла довести до отчаяния; перед самым же взрывом старший офицер приказал ему идти на бак для наказания по окончании работ. Савельев же, с некоторого времени предававшийся излишнему употреблению вина и, как должно пола-

гать, в утешение от испытываемого им взыскания, в этот день также выпил двойную порцию рому. Хотя после того прошло уже пять часов, но, работая в душной и тесной крюйт-камере, доведенный побоями и угрозами до крайности, он, под влиянием предстоящего наказания, мог при своей бесхарактерности и малодушии, в минуту досады решить положить всему конец — лишить себя жизни вместе со всеми своими сослуживцами на клипере».

Давая такое заключение, имевшее, разумеется, вероятность с психологической точки зрения, следственная комиссия однако оговаривается, что большинство сослуживцев Савельева отвергает возможность этого умысла и только один кондуктор Федоров предполагает его.

Следственное дело поступило обычным порядком в морской генерал-аудиториат, который самым энергичным образом отрицал умышленность взрыва, находя, что важность подобного преступления воспрещает взводить такое подозрение хотя бы и на умершего человека, даже в смысле вероятности о воз-

возможности такого злоумышленного поступка.

У почтенных адмиралов, членов верховного судилища, была другая «психологическая» точка зрения на человеческую натуру, и они полагали, что «человек не со злодейскими наклонностями может решиться на подобное злое дело не иначе, как в минуту совершенного опьянения, доходящего до самозабвения, или как в порыве яростного умоисступления, затмевающего всякое сознание о своем действии».

Ничего подобного из дела предположить нельзя, по мнению генерал-аудиториата, и потому он положил: «Устранить всякое подозрение на погибшего унтер-офицера Савельева в умышленном взрыве».

Тем не менее возможность сего подозрения заставила почтенных адмиралов вникнуть в причины его, и вот что между прочим высказали они, в справедливое поучение, не теряющее своего значения и ныне, 38 лет спустя, об обязанностях флотского офицера:

«Из дела обнаруживается, что обращение командовавшего клипером и старшего офицера с командой вообще, а с унтер-офицером Са-

вельевым в особенности, не отличалось человеколюбивой обходительностью, сопровождаясь превышением власти, что заслуживает всякого порицания. Из совокупности показаний надо заключить, что и командовавший клипером, и старший офицер считали побои своими руками делом обыкновенным, тогда как подобное взыскание не только не дозволяется положением об исправительных наказаниях, но, ввиду собственного достоинства офицеров и в предупреждение дурных последствий, строго воспрещается начальством. Никогда флотский офицер, истинно понимающий свой долг, не должен обращаться к подобному излиянию своего неудовольствия. Так, независимо побоев Савельева по лицу, часто повторяющихся, он был подвергаем и наказанию линьками, и постановлению на ванты, тогда как унтер-офицерское звание его и возложенные на него обязанности артиллерийского содержателя — должности, которые требуют непременно для усердного их исполнения некоторого нравственного поощрения, — обязывали командовавшего клипером не допускать какого бы то ни было унижения

Савельева в глазах команды. Наконец, еще приводимый свидетелем Федоровым пример о даче баталеру 328 линьков подтверждается и другими нижними чинами. В сих-то причинах, поселивших нелюбовь и неприязненные чувства в нижних чинах к командовавшему клипером и старшему офицеру, и заключается объяснение того, почему появилась мысль о возможности умышленности взрыва со стороны унтер-офицера Савельева».

Устранив, таким образом, предположение о злом умысле, морской генерал-аудиториат не пришел, как не пришла и следственная комиссия, к определительному выводу, от чего именно и каким именно образом последовало воспламенение в кюйт-камере и затем взрыв ее, и полагал: «1) гибель клипера „Пластун“ отнести к несчастью по неосторожности, вследствие бывшего на нем беспорядка по артиллерийской части; 2) так как виновные в этих беспорядках погибли при последовавшем взрыве, то настоящее дело оставить без дальнейших последствий, а убытки по стоимости клипера и всего бывшего на нем и у нижних чинов имущества принять на счет

казны и 3) спасшимся с клипера „Пластун“ офицерам, медику и нижним чинам, как ни в чем непричастным в гибели клипера, выдать не в зачет, на основании 611 ст. III книги свода морских уголовных постановлений: офицерам полугодовое, а нижним чинам годовые оклады жалованья и, сверх того, выдать нижним чинам обмундирование, какое кому следовать будет».

Таким образом закончилось это дело о трагической гибели «Пластуна», и истинная причина взрыва, как видят читатели, осталась погребенной на дне моря вместе с его жертвами, среди которых один только злосчастный человек, испытавший на клипере все ужасы жестокости и обид, мог бы поведать настоящую правду и разрешить психологическую загадку.

Несмотря однако на то, что начальство сняло с памяти Савельева тяжкое обвинение, среди матросов еще долго ходили рассказы, принявшие потом несколько легендарный характер, о том, что «Пластун» был взорван из мести тихим и кротким человеком, доведенным до отчаяния.

В 1860 году, через два месяца после катастрофы с «Пластуном», я отправился в кругосветное плавание на корвете «Калевала». На этом корвете служил один матрос, спасшийся, в числе немногих, с «Пластуна». Это был молодой, славный и добродушный парень, служивший на погибшем клипере юнгой.

Однажды во время спокойной ночной вахты в тропиках, когда обыкновенно матросы в тихих беседах коротают эти волшебные тропические ночи, полные мягкой свежести, я услышал, что в одной кучке, собравшейся на юте, кто-то говорит о взрыве «Пластуна».

Я подошел к матросам. Рассказывал молодой матрос, служивший на «Пластуне», и с уверенностью объяснял слушателям, что клипер был взорван Савельевым.

— Его рук дело. Никто как он! — заключил молодой матрос.

— Ты и на допросах так показывал? — спросил кто-то.

— Нет, братцы... Когда меня привели в эту самую «следовательную» комиссию, и как увидал я адмиралов и капитанов, так оторопь меня взяла... Знать, мол, ничего не знаю, ва-

ше превосходительство! Да и как скажешь зря на человека... А может это и не он... Кто его знает??

— Так ведь ты говоришь, что он?

— Беспременно он! — снова повторил с уверенностью матросик.

И, помолчав, прибавил:

— Так я про себя, по совести полагаю, братцы, а ежели заставь меня на него доказывать... Слава богу, на мне крест есть... Ни слова про него не скажу. Зачем тревожить покойника! — прибавил матросик и смолк...

IV. КРУШЕНИЕ ЭСКАДРЫ И ГИБЕЛЬ ТЕНДЕРА

I

Зимой, по временам, у северо-восточного побережья Черного моря свирепствуют жестокие ураганы, известные под местным названием «боры».

Разрушительная сила этого страшного вихря, несущегося с гор, ужасна, но, по счастью, бора страшна лишь для судов, находящихся у самых берегов. Чем дальше от них, тем бора слабее. Находясь на расстоянии от берега, моряки иногда даже и не догадываются о боре.

Район ее невелик и захватывает часть кавказского берега от Анапы до Туапсе (бывший порт Вельяминова). Южнее она слабеет и переходит в довольно свежий зюйд-ост, не имеющий ни стремительности, ни порывистости настоящей боры.

Страшна бора во всем своем владении, но нигде она не бушует с такой яростью, как в Новороссийском заливе, в вершине которого

расположен Новороссийск. В этом заливе, окруженном горами, бора делается таким ужасным, разрушительным ураганом, сравнить который можно только с ураганом Индийского океана.

Предвестниками боры в Новороссийске являются небольшие клочки облаков, которые, при совершенно чистом небе, показываются на горах, эти облачка вскоре словно бы отрываются и исчезают, и вместо них появляются из-за гор новые. В то же время с гор налетают первые порывы ветра, меняясь в своем направлении более чем на четыре румба. Порывы эти набегают всё чаще и чаще, сильнее и сильнее, и наступает настоящая бора.

Один из моряков старого черноморского флота, испытавший не раз бору, дает следующую ее картину:

«Несясь с невыразимой силой с гор порывами, бора достигает залива, вздымает воду частыми гребнями, срывает верхи их и, несясь водяной пылью, кропит ей на берегу здания и отдаленные деревья, срывает железные крыши и сворачивает их в тонкую трубку. Человек, застигнутый порывом боры на

площади, прилегает к земле и, предавшись воле ветра, катится до первой преграды. Зимой, при морозе в 16 градусов и более, срываема ветром вода, примерзая к корпусу и рангоуту судов, образует род ледяной коры, беспрестанно увеличивающейся в объеме. Люди, обрубая лед, сменяются постоянно, язвимые в лицо, как бы иглами, мерзнущей водяной пылью; платье на них леденеет; все члены костенеют. На судне сквозь оглушительный, заунывный свист ветра, нет никакой возможности отдавать приказания; вода в заливе при порывистых вихрях боры, кажется клокочущей. От страшного завывания ветра, сопровождаемого протяжным, сливающимся в один гул оглушительным треском, в нескольких кабельтовых нельзя слышать пушечных выстрелов; весь залив покрывается густой, мрачной мглой, сквозь которую никакое зрение не может отличить предметов в нескольких саженях. Иногда только в зените видно, небольшим кругом, чистое небо. Ночью, от густоты воздуха и необыкновенной быстроты его течения, звезды как будто дрожат на небе».

Двенадцатого января 1848 года отряд судов черноморского флота, посланный для крейсерства у берегов Кавказа, стоял на новороссийском рейде. В те времена непрерывной войны с горцами присутствие судов было необходимо и для содействия нашим войскам, действовавшим на восточном побережье, и для снабжения их продовольствием, и, наконец, для блокады берегов.

Эскадру, бывшую под начальством контр-адмирала Юрьева, составляли: фрегат «Мидия», корвет «Пилад», бриг «Паламед», шхуна «Смелая» и тендер «Струя». Кроме того на рейде стояли суда кавказского ведомства: пароход «Боец» и транспорт «Гостогай».

Суда отряда были на «мертвых» якорях, т. е. имели цепи свои приклепанными к рымам бочек, которые держатся на нескольких якорях, а «Боец» и «Гостогай» стояли на своих якорях, так как бочек с мертвыми якорями на рейде больше не было.

Все суда отряда были, разумеется, в том образцовом порядке, каким всегда щеголял черноморский флот во времена Лазарева, и ко-

мандирами судов были лихие моряки-черноморцы, считавшие за честь, когда их суда посылали в зимнее, полное опасности, кавказское крейсерство.

С утра этого январского дня погода стояла непостоянная, и ветер дул, переходя все румбы. В полдень начали показываться смерчи — покажутся и исчезнут. Один из них, появившийся под носом корвета «Пилад» с такой силой обрушился на корвет, что цепи его, толщиной в $1\frac{3}{8}$ дюйма, мгновенно лопнули, и корвет был сорван с бочки. Тотчас же были брошены на корвете свои два якоря и корвет задержался. Это нападение смерча было, так сказать, предвестником дальнейших бедствий.

Ветер начинал свежить со страшной быстротой. Барометр падал. Всё предвещало бору, и с адмиральского фрегата был сделан сигнал: «Спустить стеньги и нижние реи».

Сигнал был тотчас же исполнен, и на всех судах приготовились к встрече страшного врага.

Но он свирепел всё более и более. Горы и рейд покрылись непроницаемым туманом,

воздух был наполнен оледенелыми брызгами, которые примерзали к стенгам и рангоуту и образовывали огромные глыбы льда, грозившие серьезной опасностью погрузить своей тяжестью бедствующие суда.

Настала ночь, — ужасная ночь, полная ужаса и непроницаемого мрака. Бора ревела с силой бешеного урагана при морозе в 14 градусов. Среди дьявольского гула бури и мрака ночи на каждом из судов работали моряки полузамерзшие, часто зашибаемые кусками льда, величиной с пушечное ядро, падающими со снастей, употребляя невероятные усилия, чтобы спасти свои суда... В эту ночь с флагманского фрегата видели по направлению к тендеру вспышки двух сигнальных ракет, слышали как будто четыре выстрела, и адмирал ночным сигналом приказал повторить чужой сигнал, но сигнал повторен не был и огонек уж не мелькнул.

Наступил рассвет, но не принес утешения. Бора достигла апогея своей силы. Всё кругом было в водяной мгле, и ничего не было видно в нескольких саженьях. В девятом часу утра несколько расчистилось, и тогда представи-

лась следующая картина.

На рейде оставались на своих якорях только флагманский фрегат «Мидия», погруженный носом в воду почти до клюзов, и шхуна «Смелая», едва виднеющаяся в тумане и почти до бортов сидевшая в воде.

Бриг «Паламед» с переломленной готмачтой беспомощно бился на каменном рифе; пароход «Боец» лежал совсем на боку, на мели, выброшенный к берегу, а дальше за карантинном транспорт «Гостогай» тоже был на мели кормой, но еще удерживаемый якорями против ветра. Корвет «Пилад» дрейфовал к берегу и под ветром у «Пилада» кипели буруны, как вода в паровом котле... Но корвет еще держался и только к ночи, потеряв руль, был брошен на мель.

Но где же тендер «Струя», этот красавец и хороший ходок, со своей высокой мачтой?

Вместо тендера над беснующимся морем торчала лишь верхушка мачты, словно крест над свежей могилой, в которой погребен был весь экипаж: командир, оставивший сиротами жену и пять человек детей, два офицера и сорок пять человек команды.

Тендер погиб, погруженный массой льда, покрывшего судно сплошной корой и от которого тщетно хотели избавиться бедные моряки.

Впоследствии, когда тендер был поднят со дна моря, оказалось, что командиром приняты были все меры к отращению гибели: бушприт вдвинут, орудия перетащены на корму (для облегчения обледеневшего носа), цепи от бочки расклепаны, вероятно с целью идти в берег, когда наступила минута гибели. Носовая часть оказалась вся покрытой массой льда, и изломанные топоры, интрипели и другое абордажное оружие свидетельствовали, с каким усилием отчаяния матросы обрубали лед, желая освободиться от этого жестокого врага, наседающего на тендер. И в то время, когда всё на нем замерзло, быть может, все-таки надежда до последней минуты не замерзла в сердцах этих людей, отстаивавших свою жизнь.

Еще раньше того, чем был поднят тендер, спускавшиеся водолазы нашли несколько жертв, но различить трупы не было возможности. Только труп капитана узнали по его

часам, найденным в кармане. Они остановились на 10½ часах. Это было единственное свидетельство, по которому можно было, хотя приблизительно, определить час трагической гибели тендера.

III

Бора не утихала, и на судах, терпевших крушение, переживали бесконечно долгие и бесконечно мучительные часы.

Первым «страдальцем» новороссийской боры был бриг «Паламед».

Его сорвало с мертвых якорей ночью. Бросили свои три якоря, и бриг держался, но сильное волнение выбило передний борт, и с этой минуты положение брига стало весьма опасным. Три раза пробовали заколачивать борт изнутри досками, и напрасно. Волны легко выпирали эти доски, отбрасывая работающих людей, вливаясь на бак и, превращаясь в лед, погружали переднюю часть брига всё более и более. Масса наружного льда, покрывавшего носовую часть, увеличивала серьезность положения. Бриг с трудом поднимался на волнении, и волны свободно перекачивались через бак, делая невозможным об-

рубать лед.

В четвертом часу бриг стал дрейфовать. Он ударился кормой о риф и потерял руль. Удары продолжались всё чаще и сильнее, трюм и кубрик наполнились водой, и бриг повалило совсем на бок и било о риф всем лагом, отчего сломалась и упала за борт грот-мачта.

Гибель людей казалась неизбежной. Тогда капитан приказал обрубить канат якоря с правой стороны, и на рассвете бриг прибило к берегу в близком расстоянии от карантинного дома.

Но до спасения еще было далеко. Бора не стихала, и установить сообщение разбивающегося брига с берегом было, казалось, невозможным.

Однако пять удальцов-матросов вызвались передать «конец», т. е. веревку, на шестерке, сорванной волнением с баканцев и державшейся на привязи у борта. Перекрестившись, смельчаки сели в небольшую шлюпку и направились к берегу, напутствуемые молитвами товарищей. Все с замиранием сердца следили за маленькой шлюпкой, то скрывающейся, то вновь показывающейся на гребнях

клокочущих волн. Уже половина расстояния до берега была благополучно пройдена ловкими гребцами, и радостная надежда светилась на лицах оставшихся на бриге, как вдруг... все стали безмолвно креститься. Шлюпка исчезла, опрокинутая волнением, и пятеро смельчаков сделались жертвами своего самоотвержения.

Наконец, после полудня, бора чуть-чуть ослабела, и с помощью страшных усилий собравшихся на берегу жителей экипаж брига был свезен на берег. Спасти ничего не могли. Бриг был весь полон воды.

Командир, все офицеры и многие из матросов тотчас же отправлены были в госпиталь. У всех у них были отморожены руки и ноги.

«Боец» отделался сравнительно легко. Под разведенными парами и на якорях он удерживался на месте до четырех часов утра, но свирепая бора заставила его дрейфовать, и к седьмому часу утра пароход был прибит к берегу, недалеко от пристани. Люди все были спасены.

Транспорт «Гостогай» был выброшен на

мель вблизи карантина. Спасение людей представило большие затруднения, так как большая часть матросов заоченели от стужи и едва держались на ногах.

Корвет «Пилад» отстаивался более других судов, потерпевших крушение. На рассвете 13 января, после отчаянной ночи, во время которой никто не смыкал глаз, и все заняты были очисткой рангоута и снастей от льда, корвет стало дрейфовать на трех якорях к берегу и продрейфовало сажень шестьдесят. Но затем якоря задержали, и «Пилад» стойко держался против боры и только стремительно качался на неправильном волнении, разведенном борой, имея под ветром страшные буруны. Когда к полудню ураган чуть-чуть ослабел, у всех на корвете ожила надежда удержаться на якорях, выйдя победителем грозной боры. Но после полудня она снова задула с прежней силой, и бедняга-корвет не выдержал нового нападения. Его стало дрейфовать, и к 7 часам вечера у него за кормой было 16 фут глубины. Вслед затем начал стучать руль; его сняли с петель и спустили в воду. В девятом часу раздался сильный удар о дно, и корвет стал бить-

ся, всё более и более относимый к берегу. В полночь открылась сильная течь, так что все пущенные помпы едва успевали откачивать воду. На рассвете 14 января корвет плотно стоял на мели, по счастью на песчаном грунте в 40 саженях от берега.

Оставалось теперь думать о спасении людей. С помощью протянутого на берег леера (толстой веревки) начали перевозку экипажа. Первыми, как водится, были перевезены больные с врачом и священником. Но с двух часов дня снова засвежело; переправа была остановлена и возобновлена была только на рассвете следующего дня. Благодаря хладнокровию капитана и образцовому порядку, вся команда (большая часть которой имела отмороженные руки и ноги) была спасена, и к полудню все матросы и офицеры уже были в безопасности на берегу. Капитан еще оставался на своем судне, вода в котором прибывала всё более и более. Лед, покрывавший всю его носовую часть с бушпритом, составлял сплошную массу, под которой передняя часть судна значительно погрузилась, и трюм корвета был наполнен водой наравне с горизон-

том моря.

Наконец и капитан оставил корвет.

Как и с других потерпевших крушение судов, большая часть офицеров корвета и сорок человек команды были отправлены в госпиталь. Командир пострадал не менее других.

Но едва ли не самые тяжкие испытания за эти двое суток борьбы с борой были перенесены экипажем отстоявшейся шхуны «Смелой», спасшейся от гибели, подобной гибели тендера «Струя», лишь благодаря нечеловеческой энергии и выносливости матросов.

По словам «Летописи», сообщающей об этих крушениях, из рапорта командира шхуны «Смелая» видно, что с начала боры, в продолжение более 47 часов, он, офицеры и команда находились в непрерывной авраль-ной работе, занимаясь очисткой льда с корпуса судна, рангоута и снастей, для чего употреблялось всё то, что могло служить к этой цели, даже и абордажное оружие, раскаленное железо и кипяток. Заблаговременно сброшены были с крамбол якоря, орудия перетасцены к корме, но все эти предосторожности мало помогали. Шхуна погружалась всё более

и более, и ей угрожала неминуемая гибель. В таком положении находилась она в четыре часа утра 14 января. Не теряя присутствия духа, командир прибегнул к последним средствам для облегчения судна. Приказано было сбросить брифок-рею, обрубить бушприт с бакштагами и штагами и с величайшей опасностью посланы были матросы для обрубки на мачтах всего такелажа. Хотели выбросить за борт орудия, но к тому не было никакой возможности. Все орудия, со своими станками, как будто приросли к своим местам, составляя сплошные массы льда. Нельзя было также и подумать открыть борта. Все усилия были обращены к обрубке льда везде, где только возможно. Командир и офицеры, находясь безотлучно при работе, несмотря на изнеможение и жестокую стужу, поощряли людей. Некоторые из офицеров и многие из нижних чинов подвергались ушибам «от падающих с мачт и стенок ледяных глыб».

«Таким-то напряженным усилиям, — заканчивает Летопись, — экипаж и судно обязаны были своим спасением».

К этому следует прибавить, по справедливости,

вости, и то обстоятельство, что бора, после двух суток бешенства, наконец стихла. Ведь есть же предел и человеческой энергии! Люди, непрерывно работавшие при жестокой стуже более 47 часов, могли наконец и обесилеть в борьбе с ежеминутно нарастающим льдом...

Продолжайся бора еще сутки, быть может, не только маленькая шхуна «Смелая», но и адмиральский фрегат «Мидия», погруженный от тяжести намерзшего на его скулах (боках у носа) и бушприте льда до самых клюзов, не избавился бы от трагической участи, постигшей несчастный тендер.

Когда после боры солнце поднялось из-за гор и осветило заштилевший новороссийский рейд, из всей эскадры, еще двое суток тому назад красовавшейся во всем великолепии лихих военных судов, да еще судов «Лазаревского» черноморского флота, — на рейде один только фрегат «Мидия» мог идти в море. Остальные, словно раненые звери, беспомощно лежали у берегов. А шхуна «Смелая» без бушприта, без такелажа, точно оципанная

птица, недвижно стояла, не имея возможности двинуться.

Такова «бора» на Черном море.



Примечания

1

Адмирал ошибся.Тендер вышел не 15-го, а 11 октября.

[^^^]

2

Опись эта составлена поручиком корпуса флотских штурманов Кузьминым (однофамильцем погибшего командира тендера) в 1831 году по поручению бывшей российско-американской компании.

[^^^]

3

Маленькая шлюпка с двумя гребцами.

[^^^]

4

Баталер — унтер-офицер, заведующий провизионной или вещевой кладовой.

[^^^]