



Морская летопись

ПОГИБЛИ БЕЗ БОЯ

КАТАСТРОФЫ
РУССКИХ КОРАБЛЕЙ
XVIII—XX вв.

А.А. Чернышев



Морская летопись

Александр Чернышев

**Погибли без боя. Катастрофы
русских кораблей XVIII–XX вв.**

«ВЕЧЕ»

2012

Чернышев А. А.

Погибли без боя. Катастрофы русских кораблей XVIII–XX вв. /
А. А. Чернышев — «ВЕЧЕ», 2012 — (Морская летопись)

ISBN 978-5-9533-6429-4

История русского мореплавания – это, нередко, печальная хроника кораблекрушений и пожаров. Виной тому не только ошибки и нерасторопность капитанов и экипажей, но и роковые мели, и рифы, свирепые штормы, тайфуны и цунами, а также льды и оледенение. Обстоятельства и причины многих кораблекрушений судов русского флота хорошо известны и тщательно изучены. Однако немало русских кораблей пропало без вести. Об известных и неизвестных катастрофах, пожарах и чрезвычайных происшествиях на русском флоте в XVIII–XX вв. рассказывает очередная книга серии.

ISBN 978-5-9533-6429-4

© Чернышев А. А., 2012

© ВЕЧЕ, 2012

Содержание

Роковые мели и рифы	6
Конец ознакомительного фрагмента.	44

Александр Алексеевич Чернышев

Погибли без боя. Катастрофы русских кораблей XVIII–XX вв.

© Чернышев А. А., 2012

© ООО «Издательский дом «Вече», 2012

© ООО «Издательство «Вече», 2012

Все права защищены. Никакая часть электронной версии этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, для частного и публичного использования без письменного разрешения владельца авторских прав.

Роковые мели и рифы

Своеобразие создания российского регулярного военного флота состояло в том, что его строительство было вызвано необходимостью обеспечить России выходы к морям, без которых невозможно было ее дальнейшее развитие. Поэтому первые верфи, на которых строились суда, находились далеко от морей, на берегах рек и озер.

Строительство судов Азовского флота началось в 1694 г. на Воронежских верфях на реке Дон и ее притоках. В 1696 г. они участвовали во Втором Азовском походе, завершившимся взятием крепости. Тогда же русские моряки познали сложности плавания по Дону. Три галеры в июле 1698 г. были отправлены из Азова в Воронеж для ремонта. Но из-за обмеления Дона они остановились у Черкаска, а затем вернулись в Азов, где и были разобраны после 1701 г.

Весной 1699 г. Петр решил вывести эскадру кораблей, построенных в Воронеже, в море. Мелкие суда – бригантины и галиоты беспрепятственно вышли в море. Для выхода более крупных судов пришлось ждать две недели, пока морской ветер не поднял воду в донских гирлах и не дал возможности провести суда. В июне они вышли в море, но не все. Бомбардирский корабль «Миротворец» сел на мель и простоял на ней все лето. Корабль «Меркурий» ветром выбросило на мель, где он простоял до ноября, после чего затонул. Поэтому в дальнейшем крупные суда, такие как 58-пушечная «Предестинация», проводились через устье Дона на камелях. Переход судов по Дону и выход в Азовское море мог производиться только в полную воду.

Увеличивающееся с каждым годом обмеление реки Воронеж осложняло положение настолько, что из готовых к спуску в 1701 г. кораблей пять так и остались на стапелях, потому что перед самыми эллингами образовались песчаные перекаты.

С мелководьем Воронежа и Дона пытались бороться. Перекаты и наносы песка в реке расчищались, строились шлюзы, но Петр I, осмотревший эти работы, убедился в их бесполезности. Особенные затруднения представляли спуск и провод больших, 60-, 70- и 80-пушечных кораблей. Спуск их был возможен лишь в весеннее время, да и то не каждый год. Для проводки их в Азов и Таганрог строились камели и лихтеры. Все это, вместе взятое, заставило Петра заняться изысканием новых мест для верфей. В 1705 г. было выбрано новое место постройки судов при впадении реки Тавровка в Воронеж, где основали Тавровскую верфь.

В 1711 г. начались боевые действия с Турцией. Решено было вооружить к кампании 19 линейных кораблей и 12 более мелких судов. Главные боевые единицы флота, линейные 80-пушечные корабли, строившиеся в Таврове, благодаря несчастливому стечению обстоятельств – низкой воде во время половодья, – не были спущены со стапелей и остались на берегу. Эта неудача совершенно изменила план кампании. После поражения в войне с Турцией в 1711 г. строительство кораблей на Дону надолго прервалось.

Возрождение Азовской флотилии началось в ходе войны с Турцией 1768–1774 гг. При этом был учтен печальный опыт строительства крупных кораблей петровского флота и вывода их через бар реки в Азовское море. Был спроектирован особый тип «новоизобретенного» корабля с вооружением от 12 до 20 пушек и осадкой не более 9 футов (2,7 м). Морские и боевые качества этих плоскодонных судов были очень низкими. Поэтому на притоке Дона – Хопре началось строительство мореходных фрегатов. Строившиеся на Новохоперской верфи фрегаты переводились в Таганрог, где окончательно достраивались и вооружались.

Первые корабли, фрегаты и шнявы для Балтийского флота строились на Олонецкой и Сяськой верфях, расположенных на реках Свирь и Сясь, впадающих в Ладожское озеро. После основания С.-Петербургского адмиралтейства началось строительство более крупных кораблей. Однако линейные корабли, построенные в С.-Петербурге, не могли самостоятельно перейти в Кронштадт. Этому препятствовала отмель в устье Невы – пожалуй, самая «неудоб-

ная» мель для русского флота на Балтике. Для их перевода применялись камели, буксировавшиеся галерами. В Кронштадте корабли достраивались и вооружались. Гавани и рейды Кронштадта приходилось постоянно углублять по мере роста водоизмещения и, следовательно, осадки кораблей. Но крупные корабли все равно периодически садились на мели.

Из-за мелководья Невской губы в С.-Петербург не могли приходить и крупные торговые суда. С увеличением размеров морских судов мелководье невыходных фарватеров стало для них серьезной преградой. Они были вынуждены разгружаться в Кронштадте, и далее грузы следовали в столицу на малых судах, что увеличивало их стоимость. Провоз товаров от Кронштадта до Петербурга стоил столько же, сколько до Лондона.

Такое положение не могло долго продолжаться. И в 1872 г. началось строительство морского канала, которое завершилось в 1883 г.

Крупным судостроительным центром парусного флота на севере России была Соломбальская верфь в Архангельске. Однако фарватер реки Северная Двина, по которому суда выходили на внешний рейд и далее в море, пересекался поперечной отмелью или баром, над которым минимальная глубина была от 2,4 до 3,7 м. Линейные корабли и фрегаты, построенные на верфи, выводились за бар и там, на рейде, полностью вооружались и принимали грузы. Несколько судов в непогоду разбились на этой мели. В 1803 г. было даже решено не строить в Архангельске кораблей крупнее фрегатов, но обстановка (войны против Франции, Швеции, Англии) заставила продолжать в Соломбале строительство судов всех классов.

Первым крупным центром судостроения на юге России стал Херсон, заложенный в 1778 г. Вывод крупных кораблей с верфи через отмели устья Днепра выливался в сложную операцию. На берегу Днепровско-Бугского лимана была основана Глубокая пристань, где производилась окончательная достройка кораблей. В 1825 г. строительство крупных судов на Херсонской верфи было прекращено.

В 1788 г. закладывается Николаевское адмиралтейство на реке Ингул, ставшее в дальнейшем основным центром военного судостроения на юге России.

Первые корабли, построенные в Николаеве, выводились к Очакову на камелях. Но затем фарватер удалось углубить настолько, что, начиная с 1821 г., фрегаты и корабли шли к морю без помощи камелей и понтонов.

Но куда более опасные мели и рифы подстерегали русские корабли в открытом море. Посадкам на мели и рифы «способствовали» другие стихии – штормы, туманы, течения, а также человеческий фактор – плохое знание района плавания, ошибки в счислениях и т. п.

50-пушечный корабль без названия БФ (капитан А. Декур). Был построен на Олонецкой верфи в 1711 г. Летом следующего года он был отправлен в С.-Петербург. На переходе Ладожским озером попал в сильный шторм и 24 августа 1712 г. разбился возле Новой Ладogi.

Шнява «Принцесса» БФ (капитан 3-го ранга П. П. Бредаль). Участвовала в Северной войне. В июле 1716 г. прибыла в Копенгаген. 5—14 августа шнява выходила в Балтийское море в составе четырех объединенных флотов (русского, датского, голландского и английского), затем вернулась в Копенгаген. 30 августа «Принцесса» под флагом Петра I выходила для осмотра шведских берегов, при этом была обстреляна шведскими береговыми батареями (получила пробоину в борту). В октябре 1716 г. «Принцесса» была отправлена в Северное море, в крейсерство у полуострова Ютландия с целью задерживать шведские торговые суда, затем должна была идти в Голландию, но 23 ноября попала в сильный шторм, 1 декабря 1716 г. волнами была выброшена на отмель у острова Рем и разбилась. Экипаж был спасен.

Корабль «Лондон» БФ (капитан 1-го ранга Р. Литель). Участвовал в Северной войне. В июле 1719 г. прикрывал переход гребного флота из Кронштадта к берегам Швеции. 26 сентября 1719 г. с отрядом вышел из Ревеля в Кронштадт. 1 октября 1719 г. в шторм при подходе к острову Котлин сел на мель у Толбухиной косы и был разбит волнами. Мель, на которой погиб корабль, стали называть Лондонской.

Корабль «Портсмут» БФ (капитан-поручик А. Урварт). Участвовал в Северной войне. В июле 1719 г. прикрывал переход гребного флота из Кронштадта к берегам Швеции. 26 сентября 1719 г. с отрядом вышел из Ревеля в Кронштадт. 1 октября 1719 г. в шторм при подходе к острову Котлин сел на мель (Лондонскую) у Толбухиной косы и был разбит волнами.

Корабль «Ништадт» БФ (капитан З. Д. Мишуков). 12 ноября 1721 г. на переходе из Голландии, где он был куплен, в Россию сел на мель у острова Эзель и разбился, экипаж был спасен. В 1722 г. была организована экспедиция для снятия корабля с мели, закончившаяся неудачей. Снятые с корабля орудия и такелаж были доставлены в Кронштадт.

Бот «Восточный Гавриил» ОФл (штурман Федоров). 18 сентября 1730 г. вышел из Охотска на Камчатку. 2 октября разбился в 30 верстах от Большерецка.

Пакетбот «Меркурий» БФ (унтер-лейтенант И. Шепелев). 22 мая 1732 г. вышел из Кронштадта в море. У острова Сескар сел на мель и ветром был повален на борт. Экипаж срубил мачты, но выровнять судно не удалось. Экипаж был спасен, а пакетбот из-за невозможности снять с мели пришлось разобрать.

Галиот «Карс-Магер» БФ (лейтенант Г. Бахметьев). 10 сентября 1734 г. в составе отряда вышел с Кронштадтского рейда в Ревель, но 12 сентября на переходе разбился. Погиб один человек.

Флейт «Екатерина» БФ (мастер А. Орлов). 27 июня 1738 г. в составе отряда вышел из Архангельска для перехода в Кронштадт. У острова Кильдин суда разлучились, далее флейт шел самостоятельно. Уже в Балтийском море, у полуострова Гангут, 5 сентября он налетел на риф и разбился.

Флейт «Лавенсар» БФ (Пеклоу). В 1739 г. перевозил грузы между портами Финского залива. 20 сентября 1739 г., следуя из Ревеля в Кронштадт, ночью сел на мель у острова Лавенсари и разбился.

Пакетбот «Новый курьер» БФ (лейтенант Ф. Непенин). В 1740 г. содержал почтовое сообщение между Кронштадтом, Данцигом и Любеком. В сентябре 1740 г., следуя из Любека, пакетбот попал в шторм и пошел в Ревель. 26 сентября 1740 г. сел на камни у острова Кокшхер. 27 сентября экипаж съехал на берег, а пакетбот был разбит волнами.

Флейт «Дагерорт» БФ (лейтенант А. Ярославов). В сентябре 1742 г., следуя из Архангельска в Екатерининскую гавань для доставки материалов и продовольствия на зимовавшие в ней суда, сел на камни в Кольском заливе. У флейта был поврежден киль, пробита обшивка, и он затонул. Экипаж был спасен.

Линейный корабль «Благополучие» БФ (капитан 1-го ранга Г. Кейзер). Был построен на Соломбальской верфи в 1741 г. В июне 1742 г. при переходе через бар Северной Двины сел на мель. Был стянут с нее, но из-за течи отведен к верфи для ремонта. В 1744 г. вновь переведен через бар, но из-за сильной течи опять вернулся в Архангельск. Ввиду «неблагонадежности к плаванию», переоборудован в портовое судно, а в 1748 г. разобран.

Фрегат «Гектор» БФ (лейтенант князь В. Урусов). Участвовал в войне со Швецией 1741–1743 гг. В 1742 г. в составе эскадры вице-адмирала З. Д. Мишукова крейсировал в Финском заливе. 29 июля шел впереди эскадры, у острова Гогланд налетел на не обозначенный на карте риф и разбился. Команда была спасена. Командир был оправдан, потому что стал на не обозначенную на карте мель.

Фрегат «Меркуриус» БФ (капитан-лейтенант А. И. Нагаев). 15 июля 1743 г. в составе эскадры вышел из Архангельска в Балтийское море. В проливе Каттегат 13 сентября туманной ночью напоролся на риф у острова Ангольт, приняв огонь поставленного здесь маяка, о котором не было известно, за корабельный фонарь. Фрегат разбился. Экипаж был спасен, командир оправдан.

Галиот «Гогланд» БФ (мичман С. Львов). В сентябре 1743 г. отправился из Кронштадта в Стокгольм, из-за противных ветров зашел в Биорке-зунд и далее шел шхерами. 5 октября у Фридрихсгама налетел на риф и разбился.

Галиот «Олонец» БФ (штурман Бешенцев). В августе 1744 г. в составе отряда вышел из Кронштадта в Стокгольм с багажом генерала Любераса на борту. 23 сентября в шхерах в четырех милях от Стокгольма выскочил на камни, получил пробоины и затонул.

Шмак «Дегоп» БФ (мичман Л. Голенищев-Кутузов). 21 августа 1745 г., следуя с грузом из Ревеля в Кронштадт, сел на мель у острова Виргина, сломал киль и разбился. Экипаж и груз были спасены.

Пинк «Новая Двинка» БФ (лейтенант А. Ладоу). 12 июля 1746 г. в составе отряда вышел из Архангельска для перехода в Кронштадт, в море разлучился с ним и шел один. 1—13 сентября заходил в Копенгаген. 16 сентября 1746 г. разбился на мели у острова Готланд. Экипаж был спасен.

Шнява «Святой Петр» КФл (мичман В. Паренаго). В 1749 г. находилась в плаваниях в Каспийском море. Разбилась у острова Святой.

Бригантина «Архангел Михаил» ОФл (штурман И. А. Балакирев). Перевозила грузы между портами Охотского моря. В 1753 г. по пути из Охотска в Гижигу разбилась у берегов Камчатки.

Пакетбот «Святой Иоанн Креститель» ОФл (лейтенант В. А. Хметевский). 2 октября 1753 г. во главе отряда (гукор «Св. Петр», дубель-шлюпка «Надежда») вышел с грузом из Охотска на Камчатку, но 12 октября разбился на мели в устье реки Озерная (у Большерецка); погибли пять человек от холода и весь груз.

Линейный корабль «Москва» БФ (капитан 2-го ранга И. Голенищев-Кутузов). Во время Семилетней войны участвовал в июле – августе 1757 г. в блокаде пролива Зунд в составе русско-шведского флота. 28 августа с эскадрой направился в Кронштадт. Между островами Мен и Рюген получил повреждения фок-мачты, отделился от эскадры и пошел в Данциг, занятый русскими войсками. Но так как в пути в свежую погоду надломилась грот-мачта и открылась сильная течь, то вынужден был повернуть к своим портам. 26 сентября ветром и волнами корабль был прижат к берегу у Либавы и стал на двух якорях. Но ночью «Москву» стало бить о грунт, от ударов были сломаны бушприт, фок-мачта, румпель. Корабль сел на мель в двух кабельтовых от берега. Судовые шлюпки были разбиты, а экипаж на плотках и рыбацких лодках был перевезен на берег. Погибли (утонули и умерли от стужи и голода) 98 человек. 1 октября корабль был полностью разбит.

Новопостроенный 66-пушечный корабль без названия (обычно кораблям, построенным в Архангельске, название давали по приходу их в Кронштадт) БФ (капитан 2-го ранга Х. Лаптев). В июле 1758 г. вышел из Архангельска для перехода в Балтийское море. Во время сильного шторма 11–13 августа потерял все три мачты и зашел в Берген для ремонта. 11 сентября корабль вышел из Бергена под фальшивым вооружением. 19 сентября из-за ошибки в счислении наскочил на Скагенский риф. Посланная к берегу шлюпка перевернулась, погибли мичман и 15 матросов. Через пробоины корабль заполнился водой. 22 сентября корпус корабля переломился, и к 26.9 он был полностью разбит. Экипаж на шлюпках свезен на берег, погибли 1 офицер и 15 матросов.

Пакетбот «Курьер» БФ (лейтенант П. А. Косливцев). Участвовал в Семилетней войне 1756–1763 гг. В июле – августе 1759 г. в составе эскадры вице-адмирала А. И. Полянского крейсировал у берегов Померании. 11 сентября 1759 г. вышел из Данцига, чтобы доставить больных в Ревель, но ночью 12 сентября в двух милях от Данцига сел на мель и разбился. Погибли два человека.

Фрегат «Архангел Михаил» БФ (капитан 2-го ранга Н. И. Сенявин). Участвовал в Семилетней войне. 4 августа 1760 г. вышел из Кронштадта в Данциг, конвоируя 26 галиотов с вой-

сками и снаряжением. 5 августа во время шторма в тумане налетел на риф у острова Гогланд и разбился. Экипаж был спасен.

Линейный корабль «Астрахань» БФ (капитан 2-го ранга Е. Н. Ирецкий). Участвовал в Семилетней войне. 13 июня 1761 г., приняв на борт войска в составе эскадры, вышел из Кронштадта. 15 июня сел на мель, но с помощью корабля «Архангел Уриил» снялся с нее и догнал эскадру. 19 июля у м. Рюгенвальде высадил десант. Затем действовал у Кольберга, обстреливая береговые укрепления. 28 сентября из-за начавшихся штормов с эскадрой ушел от Кольберга. 2 октября во время сильного шторма разлучился с эскадрой и стал на якорь у острова Готланд. Шторм не утихал 4 дня, но 6 октября командир принял решение сниматься с якоря. Из-за сильного волнения экипаж не смог выбрать якорь, поэтому пришлось обрубить якорный канат и вступить под паруса. На корабле были 173 больных матроса, несколько парусов изорвано ветром. 10 октября ветром корабль отнесло к м. Сибернес (остров Даго), экипаж отдал якоря, но корабль дрейфовал на отмель, волнами его било о грунт. Для спасения экипажа командир приказал обрубить канаты, чтобы корабль вынесло на мель. После удара килем о грунт сломались все три мачты, через пробоины вода стала поступать в трюм. 12 октября ветер стих, и экипажу удалось переправиться на берег. Корабль был полностью разбит.

Пинк «Лапоминк» БФ (капитан-лейтенант Е. С. Извеков). 26 июля 1769 г. в составе 1-й Архипелагской эскадры адмирала Г. А. Спиридова вышел из Кронштадта, направляясь в Средиземное море. Ночью 16 сентября разбился на Скагенском рифе (маяк на мысе Скаген не горел). Налетев на риф, выстрелами подал сигнал другим судам эскадры, предупредив их об опасности. Экипаж был спасен.

25-баночная галера «Надежда» БФ. В мае 1770 г. буксировала из С.-Петербурга в Кронштадт корабль «Победа». 13 мая галера стала на якорь. Ночью сильным ветром ее сорвало с якоря и выбросило на отмель. Снять с мели галеру не удалось, и впоследствии она была разобрана.

Транспорт «Чичагов» БФ (капитан-лейтенанта П. М. Поярков). В составе эскадры контр-адмирала Д. Эльфинстона 9 октября 1769 г. вышел из Кронштадта для следования в Средиземное море. 10 октября отстал от эскадры и, отыскивая ее, в ночь на 11 октября попал на Паркаллаудский риф, где и разбился. Погибли 7 человек на одной из пропавших шлюпок. Командир был оправдан, а приговорены: вахтенный лейтенант Пыляев за неверный учет дрейфа в счислении – к написанию в матросы до выслуги, мичман Зиновьев и штурман за самовольную перемену курса – в рядовые на время. Императрица Екатерина II, получив известие о Чесменской победе, простила виновных.

Галиот «Юнге-Тобиас» БФ (штурман Розмыслов). В 1771 г. перевозил грузы и пассажиров между портами Финского залива. 28 октября 1771 г. на переходе из Кронштадта в Ревель несколько раз становился на якорь из-за противного ветра и наконец со свежим попутным ветром, которым изорвало несколько парусов, налетел на остров Гогланд, у северного маяка. Галиот ударился носом о берег, при третьем ударе мачты сломались сами собой, а четвертым галиот разбило на 6 частей и всех бросило в воду. Экипаж и пассажиры, за исключением двух матросов, погибли.

Корабль «Святослав» БФ (капитан 1-го ранга В. В. Роксбург). Участвовал в Русско-турецкой войне 1768–1774 гг. С июля 1770 г. в составе отряда контр-адмирала Д. Эльфинстона блокировал Дарданеллы. 5 сентября отправился к острову Лемнос. Однако, подойдя к острову, 7 сентября по вине английского лоцмана потерпел крушение на восточном Лемносском рифе. Для спасения флагамена пришлось вызвать несколько судов от Дарданелл. Но из-за штормовой погоды спасательные работы были затруднены. 12 сентября экипаж «Святослава» был снят на другие корабли. Волнами аварийный корабль разбило. 27 сентября остатки его были сожжены, чтобы не достались противнику.

Галиот «Святой Павел» ОФл (штурман А. Очередин). Перевозил грузы и пассажиров между портами Охотского моря. Следуя из Охотска в Большерецк с грузом и 33 пассажирами на борту, 3 сентября 1774 г. сел на мель в устье реки Большая и разбился. Экипаж, пассажиры и грузы были спасены.

Шлюп «Святая Екатерина» ОФл (штурман Должантов). 30 сентября 1774 г. разбился у юго-западного побережья Камчатки, близ реки Опала.

Фрегат «Минерва» БФ (лейтенант А. Г. Воейков). В октябре 1774 г., приняв на борт гардемарин и солдат Морского батальона, вышел из Ревеля в Кронштадт. 11 октября в финских шхерах ночью в тумане из-за ошибки в счислении выскочил на камни (Урренгрут) у острова Энскер. Из 164 человек погибли 95 человек. Спасшиеся на двух шлюпках и обломках фрегата перебрались на голый остров, где провели без пищи и воды 4 суток. Комиссия приговорила А. Г. Воейкова к смертной казни, но Адмиралтейств-коллегия, принимая во внимание, что смертная казнь положена за съезд с корабля во время боя, определила: «написать его до выслуги в матросы». Через два года А. Г. Воейкову был возвращен чин лейтенанта.

Поляка № 53 АзФл (лейтенант В. А. Берсенов). В 1776 г. ходила между портами Азовского моря. 22 октября, следуя из Еникале в Петровское укрепление на восточном берегу Керченского пролива, из-за противного ветра стала на якорь, но сдрейфовала на отмель и, получив пробоину, наполнилась водой. Экипаж был спасен, а поляка спустя 5 дней была разбита штормом.

Фрегат «Наталия» БФ (капитан 2-го ранга П. И. Ханыков). 7 августа 1779 г., приняв на борт 22 765 пудов груза, вышел из Кронштадта в Англию. В Северном море в течение шести дней выдержал под бизанью и гротом сильный шторм. Из-за ошибки в счислении и по ошибке лоцмана фрегат 23 сентября сел на банку против острова Шкеленга. Для облегчения фрегата экипаж сбросил за борт пушки, но течь усиливалась, волнами фрегат разбило. Экипаж был спасен, командир последним покинул судно и был совершенно оправдан.

Корабль «Слава России» БФ (капитан-лейтенант И. Баскаков). 11 июня 1780 г. в составе эскадры бригадира И. А. Борисова вышел из Кронштадта в Средиземное море для обеспечения «вооруженного нейтралитета». 23 октября 1780 г. на переходе из Порт-Магона в Ливорно «Слава России» ночью в шторм разлучилась с эскадрой. В 23.00 на корабле увидели прямо по курсу берег. Отданные два якоря не удержали корабля, он был выброшен на камни острова Лажа-Лингер, в 8 милях от Тулона и разбился. Погибли только 11 человек больных, которые находились в трюме, остальные 446 моряков спаслись.

Пинк «Евстафий» БФ (Н. А. Сорокин). Участвовал в «вооруженном нейтралитете» 1779–1783 гг. 10 июля 1780 г. в составе эскадры капитана 1-го ранга В. П. Фондезина вышел из Архангельска (на борту имел пассажиров). 15–29 июля крейсировал у острова Кильдин, а 4 августа занял пост у мыса Нордкап. 13 августа из-за открывшейся течи пошел в Балтику, но 9 сентября 1780 г. разбился у пустынного острова Гроскери (Шетландские острова). Погибли командир, 4 офицера, 176 матросов, 6 женщин и 3 ребенка. Спаслись пять человек, которые на обломках пинка были принесены к острову Вальсай, удаленному от места крушения на 3 мили.

Галиот «Кронштадт» БФ (штурман Соколов). В 1784 г. ставил вехи и баканы на фарватере Кронштадт – остров Гогланд. В ночь на 17 августа 1784 г. при сильном ветре и плохой видимости из-за ошибки в счислении сел на мель у мыса Переспе и разбился. Экипаж был спасен.

Корабль «Святой Александр» ЧФ (капитан 2-го ранга Д. А. Доможиров). Был построен в Херсоне в 1786 г. 23 сентября того же года он вышел из Херсона в Севастополь. Погода была пасмурной, поэтому местоположение корабля определить было невозможно. На следующее утро, 24 сентября волнение моря усилилось, полная темнота и облачность не давали возможности сориентироваться. Около 5 часов утра у мыса Тарханкут из-за ошибки в счислении (на 16 миль) корабль выскочил на мель. Волнением его стало бить о камни. За борт выбросили

пушки, чугунный балласт, срубили мачты. В течение нескольких часов команда безуспешно пыталась снять его с мели. Когда стало ясно, что все усилия тщетны, экипаж на шлюпках переправился на берег. После этого корабль волнами был выброшен на камни и разбился. Так накануне войны с Турцией (1787–1791) ЧФ лишился только что построенного корабля. Командир и вахтенный начальник были приговорены судом «к лишению чинов и ссылке навечно в галерную работу», но оправданы начальником черноморского правления адмиралом Н. С. Мордвиновым.

Транспорт «Молния» БФ (лейтенант М. А. Шепинг). В 1787 г. перевозил грузы между портами Финского и Рижского заливов. В сентябре по пути из Риги в Кронштадт (с грузом пушек) разбился в проливе Моонзунд.

Фрегат «Возмислав» БФ (капитан-лейтенант И. С. Лисовский). Участвовал в Русско-шведской войне 1788–1790 гг. 10 августа 1788 г. вышел с Ревельского рейда, но у острова Нарген был выброшен на камни по западную сторону острова и был разбит волнами. Погиб 1 матрос.

Линейный корабль «Вышеслав» БФ (капитан 2-го ранга Ф. И. Тизигер). Участвовал в войне со Швецией 1788–1790 гг., в Гогландском и Эландском сражениях. До октября 1789 г. крейсировал с отрядом у м. Дагерорт. 18 октября в составе эскадры вице-адмирала Т. Г. Козлянинова вышел из Ревеля в Кронштадт на зимовку. 20 октября стал на якорь у острова Родшхер (Родшер), который не успел обойти (эскадра, обойдя остров, следовала дальше). Дрейфуя при свежем зюйд-вестовом ветре, ударился о камни и потерял руль. Был снесен на мель, при отливе сел на камни банки Лебедянской и повредил днище. 23 октября экипаж срубил мачты, а когда стихло, перешел на купеческие суда, а корабль, чтобы не достался врагу, был зажжен и взорвался. Командир оставил судно последним.

Линейный корабль «Родислав» (капитан 1-го ранга Я. И. Тревенен). Участвовал в войне со Швецией 1788–1790 гг. 20 августа 1789 г. во главе отряда вошел в пролив Барезунд, где находилась шведская гребная флотилия. 8 сентября отряд атаковал суда и береговые батареи шведов. В результате боя батареи были захвачены, а флотилия противника отступила в глубь пролива. 14 октября корабль с отрядом вышел из Барезунда. 15 октября днем в ясную погоду, при ровном попутном ветре у острова Нарген сел на мель из-за неточности карты и компаса, не смог сняться и к вечеру наполнился водой. Экипаж был спасен, а корабль 24 октября окончательно разбился и затонул.

Линейный корабль «Северный Орел» БФ (капитан 2-го ранга Ф. С. Палицын). Участвовал в войне со Швецией 1788–1790 гг. 20 августа 1789 г. в составе отряда капитана 1-го ранга Я. И. Тревенена вышел к полуострову Паркалаут. 5 сентября пришел к проливу Барезунд. 8 сентября участвовал в сражении со шведской гребной флотилией и береговыми батареями. В результате двухчасового боя береговые батареи были захвачены, а шведская флотилия отошла. «Северный Орел» был отправлен для блокады Северного прохода, но сел на камни. С корабля сняли орудия, экипаж перешел на другие суда. К 13 сентября 1789 г. корабль был полностью разбит.

Транспорт «Хват» БФ (лейтенант И. Б. Селиванов). Участвовал в войне со Швецией 1788–1790 гг. 18 апреля 1790 г. с эскадрой вышел на Ревельский рейд и 2 мая 1790 г. участвовал в Ревельском сражении, стоял в третьей линии. 24 мая, выходя в море, ударился о подводный камень, пробил днище и затонул.

22-баночные галеры «Веселая» и «Ока» БФ. Участвовали в войне со Швецией 1788–1790 гг. Разбились 13 сентября 1789 г. у острова Пукионсари.

Лансон «Святой Андрей» ЧФ (лейтенант Варвараки). В начале апреля 1792 г. вышел из Одессы к устью Дуная. 4 апреля из-за противного ветра встал у входа в Сулинское гирло. 5 апреля сильным ветром сорван с якоря и разбился на рифе Св. Георгия.

Транспорт «Анна-Маргарита» БФ (лейтенант Н. Муравьев). В 1794 г. вышел из Роченсальма, но ударился о риф. Открылась сильная течь, и для спасения экипажа транспорт был посажен на мель у острова Сури-кари. Вся команда спаслась.

Фрегат «Архангел Михаил» БФ (капитан-лейтенант Н. И. Броун). Участвовал в войне с Францией 1792–1797 гг. Крейсировал в Северном море, конвоировал английские транспорты. Возвращаясь из Северного моря, 15 октября 1796 г. вышел из Копенгагена в Балтийское море, 25 октября из-за ошибки в счислении (считал себя в 6 милях от Наргена) сел на камни у полуострова Паркалаут, но вскоре стянулся с них и под управлением лоцмана направился в одну из бухт. Через полтора часа ударился днищем о подводный камень, через пробоину наполнился водой и затонул. Экипаж был спасен.

Крейсерское судно «Принцесса Елена» ЧФ (лейтенант М. И. Ратманов). В 1797 г. перевозило грузы между портами Черного моря. 10 марта 1797 г., приняв груз для Севастопольского порта, стояло на якорях на Одесском рейде. К вечеру усилился ветер, и плавающее в море бревно перебило якорный канат, судно начало дрейфовать, дополнительно отданный якорь не помог, и «Принцессу Елену» выбросило на отмель, корпус судна разломился на три части. Экипаж был спасен.

Транспорт «Святой Николай» БФ (капитан-лейтенант И. Е. Фандерфлит). В 1798 г. выполнял опись берегов Белого моря. 23 сентября при переходе через бар Северной Двины волной был выброшен на мель и разбился. Погибли 5 человек, в том числе командир.

Крейсерское судно «Березань» ЧФ (лейтенант И. И. Сытенский). 23 января 1798 г. возвращаясь из крейсерства, входило в Севастопольскую бухту, но внезапно изменившим направление ветром было снесено к берегу. Отданные якоря не задержали, судно ударилось о риф у Артиллерийской бухты, пробило борт и затонуло. Экипаж был спасен.

Транспорт «Альянс» БФ (мичман Н. А. Богданов). В 1798 г. ходил с грузами между портами Финского залива. Поздно вечером 12 сентября 1798 г. по пути из Роченсальма к Фридрихсхамну при попутном ветре под управлением лоцмана сбился с курса налетел на риф у острова Корге-сари и, чтобы не затонуть от открывшейся течи, был посажен на мель у Пакер-шери, где и разбился. Экипаж и груз были спасены. Командир за то, что «шел опасными местами поздно вечером», разжалован в рядовые на 3 месяца.

Транспорт «Обсерваториум» БФ (лейтенант С. Ф. Байков). В 1800 г. перевозил грузы между портами Финского залива. 5 мая 1800 г., следуя из Питкопаса в Роченсальм шхерным фарватером, по вине лоцмана при входе на Роченсальмский рейд дважды ударился о неизвестные, не нанесенные на карту подводные скалы и затонул. Экипаж был спасен. Транспорт впоследствии был поднят и отремонтирован.

Транспорт «Цвей брудер № 2». БФ (лейтенант Е. П. Борисов). В 1800 г. перевозил грузы между портами Финского залива. 26 сентября 1800 г. по пути из Ревеля в Кронштадт в корпусе открылась сильная течь. Командир решил зайти в шхеры, но транспорт налетел на банку у маяка Урренгрунт и разбился. Экипаж был спасен.

Транспорт «Грибсвальд» БФ (мичман А. Ф. Изыльметьев). В 1803 г. перевозил грузы между портами Финского и Рижского заливов. 9 октября 1803 г. на пути из Кронштадта в Ригу с грузом продовольствия разбился у г. Виндава. Погибли командир и 7 матросов.

Галиот № 5 КФл (лейтенант Д. Д. Челеев). Участвовал в войне с Персией 1803–1813 гг. 23 июня 1805 г. в составе отряда капитан-лейтенанта Е. В. Веселаго высаживал десант в Энзели. 24 июня галиот разбился, сев на мель у Энзели.

Транспорт «Минерва» БФ (лейтенант А. А. Клавер). Летом 1805 г. перешел из Кронштадта в Любек, а затем в Копенгаген, где остался на зиму. В начале мая 1806 г. с двумя кораблями вышел из Копенгагена в Кронштадт. 4 мая разлучился с ними, сел на мель и не смог самостоятельно с нее сняться. Экипаж и груз были спасены, а корпус судна впоследствии продан.

Галиот «Святой Иаков» БФ (П. А. Игнатъев). В 1806 г. перевозил грузы между портами Финского залива. 28 июля 1806 г. на переходе из Нарвы в Ревель сел на камни у мыса Лативанеми и 31 июля был окончательно разбит волнами.

Бриг «Язон» ЧФ (лейтенант Г. П. Лобысевич). 17 марта 1807 г. вышел из Севастополя в Одессу. На следующий день в густом тумане ударился о риф у мыса Тарханкут. Бриг разбился, а экипаж и груз были спасены.

Фрегат «Аргус» БФ (капитан-лейтенант А. А. Чеглоков). Участвовал в войне со Швецией 1808–1809 гг. В 1808 г. находился в Свеаборге в готовности к отражению атаки противника. 22 октября направился из Свеаборга в Ревель, но налетел на банку Девельсей (Курадимуна) из-за нерешительности командира, только что вышедшего наверх, с какой стороны оставить ее. Фрегат не смог самостоятельно сняться с банки и к 25 октября был разбит волнами. Экипаж был спасен, командир покинул судно последним. По суду командир был приговорен «в рядовые за небытность наверху в следовании опасными местами», но в уважение заслуг был арестован на месяц. Штурман и вахтенный начальник за своевольное изменение курса были приговорены к «лишению живота», но по конфирмации были разжалованы в матросы, первый на 6 месяцев, а второй до выслуги.

Фрегат «Полукс» БФ (капитан-лейтенант П. Ф. Трескевич). Участвовал в войне со Швецией 1808–1809 гг. В 1809 г. крейсировал в Финском заливе у северного берега. 25 октября, идя от Роченсальма в Кронштадт под управлением лоцмана, в 8 милях к западу от маяка Урренгрунт на 7-узловом ходу выскочил на подводную каменную гряду, потеряв при этом часть киля и руль. После сброса за борт нескольких орудий фрегат снялся с камней и пошел к острову Унас, но из-за ошибки лоцмана еще раз ударился о подводный камень и затонул. Погибли командир, 5 офицеров и 134 матроса, спаслись 2 офицера и 90 матросов.

Транспорт «Генриетта» БФ (лейтенант Л. С. Санин). В 1809 г. перевозил грузы между портами Финского залива. 25 октября на переходе из Кронштадта в Свеаборг без лоцмана и в тумане сел на камни между островами Миоландет и Швартбоден и 28 октября был окончательно разбит. Экипаж и груз были спасены.

Транспорт «Кристина-Ульяна» БФ (лейтенант Д. О. Ильин). В 1810 г. ходил между Ревелем и Свеаборгом. 9 мая, следуя из Ревеля в Свеаборг, из-за ошибки в счислении на 2,5 мили (повлияло течение) сел на Брячиславскую банку и разбился. Экипаж и груз были спасены.

Во время Отечественной войны 1812 г. и войны с Францией 1813–1814 гг. русский гребной флот участвовал в обороне Риги, блокаде Данцига, штурме Вексельмюнде. При этом были потеряны от посадки на мель 13 канонерских лодок. 4 лодки разбились в море и 3 разбились у островов Нарген и Вульф в 1812 г. 5 лодок разбились у острова Нерун в 1813 г., 1 лодка разбилась у Данцига в 1813 г.

Транспорт «Феодосия» ОФл (штурман В. Астафьев). На пути из Охотска в Камчатку 5 сентября 1811 г. пошел запрещенным для прохода первым Курильским проливом. Ночью транспорт течением прижало к берегу и бросило на камни. Транспорт разбился, причем погибли 5 человек, остальная команда спаслась на острове, на котором провела всю зиму, питаясь выброшенным провиантом и охотой.

Бриг «Царь Константин» ЧФ (капитан-лейтенант Г. М. Костенич). Участвовал в войне с Турцией 1806–1812 гг. В 1811 г. находился в крейсерстве у кавказских берегов. 19 декабря при подходе к Анапе сел на мель. Пытался сняться, но, несмотря на выгруженный балласт, оставался на мели. Волнением бриг било о грунт. Экипаж съехал на берег. 21 декабря ветер стих, но бриг уже лежал на борту и в ночь на 9 января 1812 г. штормом был окончательно разбит.

Катер «Святой Зотик» ОФл (лейтенант Н. И. Филатов). 24 июля 1812 г. вместе со шлюпом «Диана» вышел из Охотска и 28 августа прибыл в залив Измены на острове Кунашир,

где в японском плену находился командир шлюпа В. М. Головнин. 11 сентября суда вышли в Петропавловский порт. В пути катер разбился у Большерецка, экипаж был спасен.

Линейный корабль «Саратов» БФ (капитан 2-го ранга Ф. И. Языков). В октябре 1812 г. в составе эскадры вице-адмирала Р. В. Кроуна должен был следовать в Англию. 28 октября, выходя со Свеаборгского рейда под управлением лоцмана, у острова Грохара (Хармая) днищем ударился о камень и затонул. Экипаж был спасен, командир оправдан.

Шлюп «Единорог» БФ (лейтенант Г. П. Полтарацкий). Участвовал в Отечественной войне 1812 г. В августе 1812 г. вместе с английской эскадрой перешел из Риги на Данцигский рейд, участвовал в блокаде крепости. 4 сентября с отрядом направился от Данцига в Ригу. 6 сентября 1812 г. «Единорог» из-за ошибки в счислении сел на мель в 3 милях от мыса Домеснес. Трюм быстро наполнился водой, поэтому снять шлюп не смогли. Экипаж перешел на другие суда, а шлюп был сожжен, чтобы не достался неприятелю.

Транспорт «Фрау Корнелия» БФ (лейтенант Е. Ф. Тыртов). Участвовал в Отечественной войне 1812 г. и войне с Францией 1813–1814 гг. В 1813 г. перешел из Свеаборга в Ригу, а затем прибыл на Данцигский рейд, где присоединился к эскадре капитана 1-го ранга графа Л. П. Гейдена, блокирующей крепость. 1 октября от Данцига пошел в Свеаборг, но 3 октября из-за противного ветра ошибся в счислении на 16 миль и в 11 часу вечера сел на камни у острова Нерсгольм (к востоку от острова Готланд) и разбился. Экипаж был спасен.

Транспорт «Ейнихкейт» БФ (мичман А. В. Теглев). В 1814 г. перевозил грузы между портами Финского залива. 14 июня, следуя из Кронштадта в Ревель с провиантом, между островами Гогланд и Большой Тютерс попал в шторм с противным ветром, утром 15 июня сел на каменную гряду у острова Большой Тютерс и разбился. Экипаж, груз и часть вооружения были спасены.

Бриг «Фалк» БФ (лейтенант С. М. Щочкин). В 1818 г. находился в практических плаваниях в Финском и Ботническом заливах. 20 октября 1818 г. на пути из Кронштадта в Свеаборг был задержан противными ветрами у мыса Стирсудден. Отданным якорем пробило борт брига, открылась сильная течь. Чтобы спасти судно командир повернул к Толбухину маяку на мель, но оно уже глубоко сидело в воде и село на мель далеко от берега. Для облегчения срубили мачты, но вода доходила до палубы. Из опасения быть унесенными в море срубили мачты, и поэтому экипаж мог стоять только на корме при температуре воздуха -5°C и сильном волнении. Только на следующее утро подошла помощь. Спаслись два человека, все остальные (командир, 4 офицера, 34 матроса) замерзли и утонули.

Корвет «Арианда» КФл (капитан-лейтенант С. А. Николаев). В 1819 г. в составе эскадры капитан-командора Е. В. Веселаго находился в практических плаваниях в Каспийском море, разбился у персидских берегов.

Бриг «Аякс» БФ (лейтенант Н. И. Филатов). 28 сентября 1821 г. вместе со шлюпом «Аполлон» вышел из Кронштадта в кругосветное плавание на Камчатку. 12–15 октября суда заходили в Гельсинор. 30 октября во время шторма «Аякс» разлучился с «Аполлоном». 12 ноября бриг подошел к Кале, но из-за сильного противного ветра не смог войти в пролив Ла-Манш. Непрерывные сильные зюйд-остовые ветры отнесли бриг к востоку, к берегам Голландии. 25 ноября «Аякс» сел на мель, волнами его било о грунт, в корпусе открылась течь. Всю ночь стрельбой из пушек подавали сигналы бедствия. Были срублены мачты. Все шлюпки были разбиты или унесены волнами. Экипаж был спасен голландскими рыбаками. Впоследствии «Аякс» был снят с мели, приведен в Гарлинхем и отремонтирован. В 1822 г. он перешел из Гарлинхема в Кронштадт.

Бриг «Михаил» ОФл (лейтенант Э. И. Стогов). Перевозил грузы и пассажиров между портами Охотского моря. В 1823 г. шел из Охотска в Гижигу, разбился у Тигильского берега, вблизи мыса Амвон.

Транспортная яхта «Надежда» БФ (лейтенант Я. Я. Повало-Швейковский). В 1824 г. перевозила грузы между портами Финского залива. 23 сентября 1824 г., следуя из Ревеля в Нарву, из-за ошибки в счислении выскочила на восточный берег Нарвской губы. Экипаж и груз были спасены.

Шлюп «Свирь» БФ (капитан-лейтенант И. П. Епанчин). В 1824 г. шлюп выполнял опись берегов Финского залива. 6 октября из-за ошибки в счислении сел на мель у острова Нерва, не смог сняться и был разбит волнами. Экипаж был спасен бригам «Олимп».

Транспорт «Мезень» БФ (капитан-лейтенант И. Н. Бернадский). 27 августа 1826 г. шел из Кронштадта в Ревель, из-за ошибки в счислении сел на камни Аспэ – Гэден, в 6 милях к северу от острова Соммерс и разбился. Экипаж спасен английским судном и доставлен в Кронштадт...

Транспорт «Дер Юнг Иоанн» БФ (П. И. Талызин). В 1827 г. крейсировал в Рижском заливе. 5 октября 1827 г. по вине штурмана разбился у острова Кино в Рижском заливе. Экипаж был спасен.

Фрегат «Вестовой» БФ (капитан-лейтенант П. Б. Домогацкий). В 1827 г. должен был в составе эскадры контр-адмирала графа Л. П. Гейдена следовать в Средиземное море (к Наварину). 22 мая 1827 г. вышел на Кронштадтский рейд, где участвовал в императорском смотре. Эскадра ушла в море, а «Вестовой» задержался на рейде. 18 июня фрегат вышел в море, чтобы догнать эскадру. 3 июля по пути в Ревель из-за ошибки в счислении сел на камни банки Девельсей (Курадимуна). Не смог сняться и 6 июля был разбит волнами. Экипаж был спасен.

Бриг «Охтенка» БФ (капитан-лейтенант Я. М. Вальховский). В 1828 г. занимал бренд-вахтенный пост в Ревеле. 5 октября во время шторма с градом и снегом порывом ветра бриг сорвало со швартовов и вынесло на рейд (командир в это время был на берегу). Он ударился о мель у Екатеринталя и затонул по палубу. Мачты были срублены для облегчения ударов, но это не помогло, ибо бриг затонул по палубу. Спасаться было не на чем, и команда стояла на баке и бушприте. Высланные 6 октября гребные суда не смогли подойти из-за бурунов и сами были выброшены на берег. Удалось снять только 6 человек. Третья лодка перевернулась, погибли 4 человека. Ветер не утихал, мороз усиливался. 7 октября мичман Бодиско с лоцманами организовал спасательные работы, с брига сняли 10 обмороженных матросов и 27 трупов. Всего спаслись 16 матросов, 37 матросов, и 4 офицера погибли.

Фрегат «Помощный» БФ (капитан-лейтенант З. З. Балк). Во время перехода из Кронштадта в Свеаборг 22 мая 1829 г. очень крепким норд-остом в тумане с дождем был снесен течением к острову Оденсхольм, где в полночь сел на мель в пяти милях от маяка. При этом выбило руль, доски разошлись, и вода заливала корпус. Ночью срубили мачты, выбросили артиллерию, из запасного рангоута построили плот. К утру стало стихать и проясняться. Команде удалось спустить на воду барказ. На нем и плоту экипаж в 5 часов утра перебрался на берег. Командир с 8 добровольцами остался на фрегате, где и провел следующую ночь. Фрегат был разбит волнами. Якоря и пушки впоследствии подняты. Командир был оправдан.

Транспорт «Невка» БФ (лейтенант У. К. Кронштет). В 1828 г. перевозил грузы между портами Финского залива. 22 октября шел из Роченсальма в Свеаборг шхерным фарватером, по вине лоцмана сел на банку Рюс-грунт и затонул. Экипаж был спасен.

Шлюп «Смирный» БФ (капитан-лейтенант П. П. Шапиров). В июне 1830 г. вышел из Архангельска в Кронштадт. Ночью 2 августа в проливе Каттегат в тумане из-за ошибки в счислении сел на мель у острова Тилле. Несмотря на все усилия экипажа, самостоятельно сняться с мели не смог. Ветер и зыбь усилились, в днище открылась течь. 4 августа экипаж начал переправляться на берег, при этом погибли 13 человек (опрокинулась шлюпка). Остальным членам экипажа удалось спастись. Разгруженный шлюп был впоследствии снят с мели и продан.

Транспорт № 2. ЧФ (капитан-лейтенант В. А. Потапович). В 1831 г. перевозил грузы между портами Черного моря. 29 июля 1831 г., выходя из Сулинского гирла Дуная, сильной

зыбью был выброшен на мель. Экипаж не смог стянуть судно на глубину и съехал на берег. Транспорт сильным ветром и волнами било о грунт, и 30 июля он был разбит.

Бриг «Феникс» БФ (капитан-лейтенант барон К. Н. Левендаль). Летом 1831 г. в составе эскадры вице-адмирала Ф. Ф. Беллинсгаузена крейсировал у берегов Курляндии для предотвращения подвоза оружия и подкреплений польским мятежникам. В сентябре 1831 г. был послан на поиски шхуны «Стрела» у мыса Дагерорт. Возвращаясь после безуспешных поисков, 24 сентября во время шторма в тумане из-за ошибки в счислении в 5-м часу утра выскочил на камни у острова Юсари, когда ожидал увидеть Наргенский маяк. Сильное течение и неправильное показание компаса около о-ва Юсари произвели очень большую ошибку в счислении. Бриг разбился. Экипаж был спасен. Командир оправдан.

Транспорт «Либава» БФ (поручик В. И. Шевныгин). В 1834 г. ставил вехи в проливе Моондзунд. 5 мая разбился на банке Штапель-Батен (остров Вормси).

Бриг «Елисавета» ОФл (лейтенант И. С. Сидоров) В 1835 г. перевозил грузы и пассажиров между портами Охотского моря. 18 сентября вышел с грузом из Охотска в Петропавловский порт и 8 октября, не доходя до него 20 верст, при входе в Авачинскую бухту сильным ветром был выброшен на мель и разбился.

Транспорт «Ингулец» ЧФ (капитан-лейтенант Г. И. Романович). В июле 1835 г. следовал из Севастополя с грузом для судов Геленджикского отряда. 14 июля выдержал жестокий шквал, в корпусе открылась течь. Командир решил ночью при волнении войти в Геленджикскую бухту, но при входе транспорт налетел на риф, проломил днище и затонул. Экипаж был спасен.

Транспорт «Святой Николай» ЧФ (лейтенант Ф. Г. Евлашев). В начале октября 1839 г. шел из Николаева в Измаил, 9—11 октября выдержал сильный шторм, в корпусе открылась течь. Командир решил зайти в Сулинское гирло реки Дунай. Вечером 11 октября при входе в гирло транспорт сел на косу, корпус его разломился, и он затонул. Экипаж был спасен.

Бриг «Екатерина» ОФл (штурман Д. В. Олесов). В 1838 г. перевозил грузы и пассажиров между портами Охотского моря. 30 сентября 1838 г. вышел из Охотска в Тигиль. Разбился у южного берега острова Симушир, погибли весь экипаж и пассажиры. О месте крушения узнали спустя два года по найденным на берегу обломкам.

Шхуна «Новая Земля» БелФл (штурман Г. С. Рогачев). В 1838–1839 гг. участвовала в экспедиции на Новую Землю. 25 августа 1839 г. от берегов Новой Земли шхуна направилась в Архангельск. 31 августа прошла горло Белого моря и зашла в Старцевую губу (западный берег Белого моря). 3 сентября при выходе в море ветром и волнами шхуну бросило на подводную скалу, у судна было проломлено днище и оно затонуло. Экипаж был спасен и 19 октября доставлен в Архангельск на промысловом судне.

Линейный корабль «Ингерманланд» БФ (капитан 1-го ранга П. М. Трескин). Построенный на Соломбальской верфи, 24 мая 1842 г. был спущен на воду. Ровно через два месяца, 24 июля 1842 г. во главе отряда (с кораблем шли транспорты «Волга» и «Тверца») он вышел из Архангельска для перехода на Балтику. На корабле находилось много пассажиров, в т. ч. женщин и детей, на нем шел строитель корабля В. А. Ершов. 30 августа во время сильного шторма из-за ошибки в счислении выскочил на прибрежные камни в проливе Скагеррак у норвежского берега (у входа в Христианзанд) в 10 часов вечера. Корабль тотчас наполнился водой до половины трюма и потом стал крениться. Все более погружаемый корабль до того накренился, что невозможно было стоять на ногах. Срубленная грот-мачта билась о борт, удерживаемая не совсем перебитым такелажем. Мичман Греве с несколькими матросами перерубили такелаж. Около 2 часов ночи вода на корабле поднялась на палубу, снаружи также заливаемую волнами. Волны ходили через палубу, ломая гребные суда, перебивая все и снося людей. Старшие офицеры были первыми жертвами. Люди спасались на бизань-мачте и бушприте, на юте, на баке на гребных судах, на обломках рангоута. Некоторые были унесены в море на обломанных, заливаемых волнами гребных судах и достигли берега или были перехвачены встречными судами.

После полудня следующего дня, когда ветер стих, оставшаяся команда была спасена лоцманскими ботами. Погибли 329 человек, в том числе командир и строитель корабля В. А. Ершов. Полузатонувший корабль какое-то время дрейфовал у Листа, затем его понесло на север и выбросило на берег.

Транспорт «Мста» БФ (капитан-лейтенант Ф. И. Кемецкий). В 1847 г. перевозил грузы между портами Финского залива. 13 сентября 1847 г. шел с грузом из Кронштадта в Свеаборг, между островами Сескар и Сомерс встретил крепкий противный ветер и зашел в Биорке-зунд. В тумане сел на банку Риси между островами Биорке и Торсара, пробил днище и стал заполняться водой. Из Кронштадта прибыл пароход для снятия транспорта. Но все его усилия оказались бесплодными. В конце месяца транспорт был совсем разбит и затонул. Экипаж и часть груза были спасены.

Бриг «Нестор» БФ (капитан-лейтенант П. А. Сарычев). В 1847 г. в составе отряда производил съемку берегов Финского залива. Выйдя из Ревеля к острову Коунисари с провизией для судов промерного отряда, 7 июня попал в туман, сел на риф у острова Стеншера. К вечеру бриг повалило на борт, и он разбился. Экипаж был спасен.

Шхуна «Ласточка» ЧФ (капитан-лейтенант П. В. Воеводский). В 1851 г. в составе отряда действовала у кавказского побережья. 3 марта 1851 г. в Цемесской бухте во время шторма была сорвана с якоря и выброшена на мель. Для облегчения судна были срублены мачты. Экипаж был спасен. 6 марта шхуна была снята с мели, а затем отремонтирована.

Транспорт «Волга» БФ (капитан-лейтенант П. К. Миллер). Участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг. В 1854–1855 гг. доставлял грузы из Кронштадта в Свеаборг и Або (ходил по шхерному фарватеру). 14 мая 1855 г. вышел из Кронштадта на буксире парохода «Тосна», у острова Курсало пароход отдал буксир, и транспорт пошел в шхеры. 15 мая он сел на мель между островами Курсало и Тамио. Все попытки сняться с мели не имели успеха, а посланный из Свеаборга пароход «Надежный» не смог подойти к транспорту из-за отлива. Ввиду появления неприятельской эскадры у мыса Стирсуден груз перевезли на берег, 18 мая экипаж перешел на пароход «Надежный», а транспорт был сожжен.

Шхуна «Пурга» СибФл (лейтенант Чепелев). В 1869 г. перевозила грузы, пассажиров и почту между портами Дальнего Востока, ходила в Японию (в Хакодате). 10 августа 1869 г. в тумане разбилась у острова Кетой (Курильские острова).

Яхта «Волна» БФ (Я. А. Бартенев). В 1875 г. находилась в плаваниях в Финском заливе и финляндских шхерах. 7 сентября потерпела крушение на рифах у входа в Биорке-Зунд.

После появления на кораблях паровой машины, гребного колеса, а затем и винта корабли уже не зависели от воли ветра. Они могли маневрировать, менять направление движения. Однако наличие двигателей (паровых машин, турбин, дизелей, а затем и атомных реакторов), появление эхолотов, радиолокаторов и гидролокаторов не гарантировало от посадки на мель или рифы.

4-пушечный пароход «Куба» КФл (лейтенант Н. П. Поскочин). В 1857 г. выполнял съемку и промеры Каспийского моря. 29 сентября 1857 г. пароход, подходя к Апшеронской бухте, у мыса Шоулан при весьма крепком норд-весте с очень сильными порывами, пасмурной погоде и при очень большом волнении был встречен внезапным шквалом, дождем и ветром, перешедшими в норд-ост и задувшими еще свежее. Вследствие густой непроницаемой пасмурности с парохода ничего нельзя было рассмотреть. Пароход привели к ветру, но, несмотря на полный ход и поставленный грот-трисель, он не слушался руля, дрейфовал боком и на 8-саженной глубине ударился о камни. После двух ударов «Кубу» выкинуло на глубину и потащило на камни. Пароход задержался в 30 саженях от отвесного берега. В 9 часов вечера буруны, ходившие по судну, усилились, и пароход лагом потащило на берег и всем бортом бросило на скалы. При первых ударах перерубили фок-ванты, мачта упала на камни и послужила для спасения большей части команды, после чего мачта упала и проломила борт. Пароход перело-

мился сзади кожухов гребных колес, стал наполняться и быстро погрузился в воду. На поверхности воды остались труба и полуразрушенные кожухи, на остатке левого кожуха держался лейтенант Н. П. Поскочин, желая до конца исполнить свой долг. Командир не воспользовался возможностями к спасению. Погибли командир, 3 офицера, 18 нижних чинов. Комиссия признала, что лейтенант Н. П. Поскочин пожертвовал жизнью ради исполнения долга и что крушение произошло от удара парохода об неизвестный до того камень. Спасшиеся офицеры получили по Высочайшему повелению годовой оклад жалованья.

48-пушечный винтовой фрегат «Архимед» БФ (капитан 1-го ранга В. А. Глазенап). Это был первый винтовой фрегат русского флота, построенный на Охтенской верфи в С.-Петербурге в 1848 г. «Архимед» участвовал в экспедиции в Датские воды 1848–1850 гг. летом 1850 г. и в составе эскадры находился в проливе Большой Бельт. С 23 августа на фрегате поднял флаг генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич. 5 октября во главе отряда из пароходо-фрегат («Камчатка», «Смелый» и «Отважный») направился из Бельта в Россию. Крепкий попутный восточный ветер, сильное нордовое течение до 4 миль в час снесло фрегат на 12 миль и «Архимед» под парусами на скорости 8 узлов в 3.30 утра 6 октября 1850 г. наскочил на риф Видде-удде севернее г. Ренне (остров Борнхольм). На фрегате немедленно убрали и закрепили паруса, отдали подветренный якорь, выбросили на буйках несколько кормовых орудий, стараясь максимально облегчить корму. Но сильным волнением фрегат начало бить о каменный риф и тащить на мель, якорь не держал (скользил по камню), ветер усиливался и «Архимед» был положен на борт. В трюме появилась вода. Внезапно сильной волной корпус фрегата приподняло и бросило на острые камни, при чем, днище было пробито и фрегат стало заливать водой. С рассветом вся команда на своих и береговых шлюпках была перевезена на берег за исключением 6 матросов погибших на рыбацкой лодке вместе с тремя местными жителями. Разбитый корпус фрегата остался лежать на камнях в 2,5 милях к северу от г. Ренне. Все усилия к спасению первого русского винтового фрегата оказались тщетными, и 11 октября экипаж был размещен на подошедших пароходо-фрегатах «Камчатка», «Смелый» и «Отважный» и 17 октября прибыла в Кронштадт. Командир, съехавший последним, был отдан под суд, но совершенно оправдан. Крушение первого русского винтового фрегата замедлило введение винтового двигателя в русском флоте, война 1853–1855 гг. застала русский флот без винтовых линейных кораблей и фрегат.

Парусно-паровой клипер «Гайдамак» БФ (капитан-лейтенант А. А. Пещуров). В 1860 г. перешел на Дальний Восток. 12 августа 1861 г. клипер доставил в Николаевск контр-адмирала И. Ф. Лихачева. Затем он отправился в Петропавловск-Камчатский. 28 августа «Гайдамак» стоял в посту Дуэ на Сахалине принимая уголь. С утра дул норд-вест, засвеживший к полудню до степени шторма. Клипер стоял на одном якорю и имел разведенными пары. Около 13 часов лопнул якорный канат при работающей машине. Тотчас отдали второй якорь и вытравили его цепь до 45 сажен. Но почти с этого же времени клипер стал испытывать удары о грунт, и при одном из них потерял задний ахтер-штевень с рулем и винтом. В таких обстоятельствах командир принял за лучшим решение под парусами идти в берег на мелководе. Клипер встал на мель всем бортом. При осмотре выяснилось, что воды в трюме более 1 м. Гребной винт и руль потеряны, киль в кормовой части оторван. Клипер оказался на совершенно открытом берегу при наступающей осени. Даже если бы он был снят с мели, его следовало отвести в закрытый порт и поставить в док, которые в то время на Дальнем Востоке отсутствовали.

Было принято решение оставить «Гайдамак» на месте аварии, построив защиту от волн и льда. Необходимо было откачать воду, предварительно разгрузив корабль. Разобрали и выгрузили машину, сняли все тяжести на берег. Затем, установив на берегу шпиль, вытащили клипер насколько возможно дальше от береговой черты. По бортам соорудили ряжи для защиты ото льда и возвели над судном тесовую крышу.

Винтовой транспорт «Манджур» доставил к месту аварии «Гиляка» строительные материалы и провизию для команды.

Работы по снятию клипера с мели начались в апреле 1862 г. и завершились 30 мая. После аварийно восстановительного ремонта «Гайдамак» был вновь введен в строй.

4-пушечный пароходо-фрегат «Гремящий» БФ (капитан 1-го ранга А. Н. Аболешев) 16 сентября 1862 г. из-за ошибки в счислении и неверного курса на 8 узловом ходу выскочил на плоский камень острова Малый Соммерс. Все принятые меры по спасению парохода были безуспешны, он разбился. Были обвинены: командир, два вахтенных офицера и штурманский офицер.

Корвет «Новик» БФ (капитан-лейтенант К. Г. Скрыплев). В 1863 г. корвет совершал второе дальнее плавание в составе Тихоокеанской эскадры контр-адмирала А. А. Попова. 14 сентября 1863 г. «Новик» разбился во время тумана, в Тихом океане немного севернее Сан-Франциско у мыса де-Лас-Рейсс. Корвет сел на мель, пробил днище и затонул. Крушение произошло от неточности счисления. Погиб один матрос. Все то, что можно было спасти из казенного и частного имущества, было спасено. Государь император Александр II распорядился: «Капитан-лейтенанта Скрыплева никакому взысканию не подвергать».

Броненосная башенная лодка «Смерч» БФ. Только что вступившая в строй лодка 23 июля 1865 г. вышла в свое первое плавание в составе отряда кораблей финляндскими шхерами до Гангута. 24 июля 1865 г. в Барезунде, между островами Спар-гольм и Сток-гольм наскочила на не обозначенный на карте подводный камень и получила подводную пробоину. Несмотря на немедленно задраенные двери носовой водонепроницаемой переборки, вода быстро распространялась по вентиляционной магистрали, клапаны которой или оказались недостаточно надежными или неплотно закрытыми. Заведенный пластырь мог бы спасти корабль, но этого надежного и простого средства в то время не было еще на кораблях не только российских, но и на всех флотах мира. Благодаря наличию переборок «Смерч» продержался на воде два часа, но затем затонул на мелководье.

20 августа 1865 г. лодка была поднята и после заделки пробоины вновь введена в строй и прослужила еще почти 40 лет и 7 февраля 1904 г. исключена из списков БФ.

Винтовая канонерская лодка «Шалун» БФ (лейтенант Р. А. Гренквист). 3 июня 1868 г. вышла из Кронштадта в Гельсингфорс с железной баржей № 11 на буксире. На барже находились промерная партия – 6 офицеров, 2 унтер-офицера и 26 матросов, 10 000 пудов угля и провизия.

Ночью 3 июня ветер стал свежеть. Канонерская лодка, построенная в 1855 г. и предназначенная для прибрежного и шхерного плавания, с трудом выгребала против свежего зюйд-веста. Имея на буксире баржу, лодка не была в состоянии бороться с ветром и волнением, достигшим почти силы шторма.

Когда до острова Биорке оставалось 6 миль, буксир лопнул и намотался на винт лодки, и она потеряла возможность управляться. На канонерской лодке и барже отдали якоря, но они не держали, лодку и баржу несло к берегу.

Баржа, имевшая в грузу осадку всего 4,5 фута, перескочила риф, едва коснувшись его, и оказалась в небольшом заливчике. Был отдан якорь, и баржа осталась без повреждений. Никто из промерной партии, находившейся на барже, также не пострадал.

«Шалун», имевший осадку 7,5 фута, не мог перескочить через риф. Лодку бросило на камни, и она 4 июня в 8 часов вечера разбилась (переломилась пополам и затонула) между Стирсуденом и Биоркезундом, у деревни Каряланс, в 20 верстах от Биоркезунда. Часть команды спаслась на вельботе, командир и один матрос добрались до берега вплавь, 7 человек погибли.

К месту крушения лодки 6 июня пришел пароходо-фрегат «Олаф». Он взял на борт 16 человек, спасшихся с «Шалуна», и отвел баржу в безопасное место.

51-пушечный винтовой фрегат «Александр Невский» БФ (капитан 1-го ранга О. К. фон Кремер). На пути из Средиземного моря в Кронштадт ночью 13 сентября 1868 г. во время шторма сел на мель и затонул в Северном море у северо-западного побережья полуострова Ютландия. На фрегате в числе вахтенных начальников находился Его Императорское Высочество Великий князь Алексей Александрович (будущий генерал-адмирал) и при нем генерал-адъютант вице-адмирал К. Н. Посьет.

Крушение произошло от неизвестного течения, повлиявшего на курс. Возглавлявший поход вице-адмирал К. Н. Посьет в ту штормовую ночь решил идти в пролив Скагеррак под парусами, без использования парового двигателя. Командир фрегата капитан 1-го ранга О. фон Кремер посчитал такое решение неверным, однако не мог перечить адмиралу. Около 2.30 утра с правого борта увидели черную полосу близ фрегата, и в тот же момент фрегат сильно ударился кормой, а волна, ударяя в левый борт, вкатилась на шканцы. Вслед за первым ударом последовал второй, еще сильнее, а потом и третий. Адмирал, все офицеры и команда выбежали наверх. Адмирал приказал рубить мачты и строить плоты. Попытка спустить шлюпку и завести трос на берег закончилась трагедией – погибли два офицера и четыре матроса. Наконец трос завести удалось. К фрегату пришла спасательная лодка. На ней отправили больных и лейтенанта Тудора, который знал шведский язык. Из 774 человек команды погибли, вызвавшиеся охотниками доставить на берег конец на шестерке два офицера и 4 матроса, утонувшие в бурунах. Последними фрегат оставили адмирал, командир и старший офицер.

После отправки экипажа в Россию датские рыбаки из окрестных поселков свезли на берег все, что было на борту «Александра Невского»: мебель, посуду, в том числе серебро и хрусталь, детали оснастки и оборудования корабля. И это все впоследствии распродавалось на аукционах якобы для того, чтобы рыбаки могли получить финансовую компенсацию за усилия по спасению русских моряков 2 ноября 1868 г. ввиду невозможности подъема «Александр Невский» исключен из списков судов БФ.

Крейсер 1-го ранга «Витязь» БФ. В 1886–1889 гг. под командованием капитана 1-го ранга С. О. Макарова совершил кругосветное плавание, во время которого производил гидрографические исследования вод Тихого океана.

В январе 1893 г. «Витязь» прибыл в Нагасаки (Япония) и вошел в состав эскадры Тихого океана контр-адмирала С. П. Тыртова. В апреле 1893 г. командир крейсера капитан 1-го ранга С. А. Зарин получил приказ командующего эскадрой выполнить гидрографические работы у побережья Корейского полуострова. 8 апреля он вышел из Нагасаки и 11 апреля начал работы по картографической съемке восточного побережья Корейского полуострова.

28 апреля корабль направился в бухту Порт Лазарева (Самсанбон), идя Северным проливом со скоростью 6 узлов. В 12.15 почувствовался довольно сильный толчок в кормовой части крейсера. После того как «Витязь» прочертил кормой по камню и, накренившись немного, сошел на чистую воду, последовала команда остановить машину. Но инерция движения была велика, и корабль продолжал идти вперед. Спустя полминуты он ударился носом о подводный камень и остановился. Командир приказал в машину: «Полный назад!». Но корабль был неподвижен. Ввели в действие все котлы и подняли пар до предела. Машина корабля работала на полные обороты, корабль содрогался всем корпусом, но усилия оказались тщетными. «Витязь» плотно сидел на камнях.

Командир приказал облегчить носовую оконечность корабля, тяжести из находившихся там помещений стали переносить в корму. Одновременно провели промер глубин вокруг корабля и спустили водолаза для осмотра подводной части. Выяснилось, что корабль сидит на камне около 315 м в поперечнике. В левом борту имелась значительных размеров пробоина. Камень, пробивший борт, вошел внутрь корпуса приблизительно до 1,5 м, правый борт повреждений не имел.

К четырем часам зыбь заметно увеличилась. Все ошутимее стали удары корабля о камни, открылась течь в пороховых погребах, затем вода стала поступать в угольные ямы. К полуночи появилась пробоина и с правого борта.

В начале следующих суток удалось завести пластырь под новую пробоину. Но образовалась еще одна пробоина под носовым котельным отделением, пришлось два котла потушить. Подведенные в качестве пластыря паруса изорвались между бортом корабля и камнями. Положение корабля ухудшалось. Командир принял решение спасти все, что можно. На воду спустили катера и шлюпки, на берег полуострова Нахимова у мыса Десфоса перевезли багаж команды, снаряды из погребов, уголь выбрасывали за борт. Тем временем погода у корейских берегов портилась, зыбь увеличивалась. Вода продолжала затопливать помещения корабля.

Вечером 29 апреля экипаж оставил корабль и разместился в палаточном лагере на берегу. 1 мая к месту аварии «Витязя» начали подходить корабли из Владивостока: канонерские лодки «Бобр» «Сивуч», крейсер «Забияка», транспорты «Алеут», «Якут», буксир «Силач», пароход «Россия». На транспорты погрузили орудия, торпеды, мины и отправили во Владивосток.

4 мая подошел крейсер «Адмирал Корнилов» под флагом командующего эскадрой Тихого океана контр-адмирала С. П. Тыртова. К этому времени «Витязь» затонул по верхнюю палубу.

На «Витязь» доставили водоотливные помпы. 15 мая с помощью парохода «Силач» удалось вытащить камень из-под левого борта крейсера. Но не утихавшая зыбь продолжала разрушать корпус. Разорвало обшивку на левом борту в районе 27–28 шп., лопнуло несколько шпангоутов и бимсов, котлы сдвинулись с фундаментов.

Когда зыбь утихала, спасательные работы продолжались: из корпуса откачивали воду, заделывали пробоины. Из Владивостока доставили понтоны и подвели их под корабль. 30 мая начали откачку воды из понтонов и корпуса корабля. После того как корабль подвсплыл бы на понтонах, канонерская лодка «Бобр» должна была отбуксировать его в удобную бухту на берегу. Но усилившаяся зыбь била понтоны о борт корабля, перетерлись шланги. Работы были остановлены, корабли отошли от «Витязя». Утром 31 мая начался сильный шторм. Крейсер стал раскачиваться на волне, и к 9 утра носовая часть оторвалась и затонула. Спасти «Витязь» оказалось невозможным. Шторм утих только 4 июня. Осмотр корабля показал, что он окончательно погиб. Оставшееся спасательное оборудование, все, что еще можно было снять с «Витязя», и его команду на кораблях, находившихся у места аварии, отправляли во Владивосток.

20 июня 1893 г. ввиду невозможности подъема «Витязь» исключен из списков судов БФ.

Осенью 1896 г. в С.-Петербурге, на Балтийском заводе завершалось строительство крейсера «Россия». 1 октября 1896 г. на «России» (капитан 1-го ранга А. М. Доможиров) успешно провели швартовные испытания механизмов, а 5 октября крейсер впервые поднял Андреевский флаг, вымпел и гюйс. Чтобы корабль в случае задержки не застрял в Кронштадте, было решено перевести его в незамерзающую Либаву, где завершить достройку и ходовые испытания.

Выход на Кронштадтский рейд 26 октября проходил при сильном ветре (порывы до 11 баллов). Волнение усиливалось, буксиры, выводившие крейсер из Невской губы после выхода из Морского канала, начали «захлебываться» в волнах. Буксиры отпустили, и крейсер двинулся своим ходом. При приближении к месту стоянки на Большом рейде в районе Купеческой гавани, сильным порывом ветра нос крейсера резко бросило в сторону. Остановить снос корабля не удалось, и его всем бортом прижало к отмели. Волнами крейсер начало бить о грунт – пришлось затопить несколько междудонных отсеков, чтобы смягчить удары. Попытки снять корабль с мели с помощью броненосцев «Адмирал Ушаков» и «Сисой Великий» не увенчались успехом – уровень воды заметно упал, и крейсер плотно сел на грунт.

Утром 27 октября к месту аварии прибыл управляющий Морским министерством вице-адмирал П. П. Тыртов, который одобрил решение углубить грунт под левым бортом крейсера, чтобы столкнуть его в вырытый рядом канал. В Петербурге, Либаве, Гельсингфорсе начали готовить землечерпательные и землесосные снаряды. В ночь на 29 октября, пользуясь подъемом воды, предприняли еще одну неудачную попытку стащить крейсер с мели на буксире.

30 октября на крейсере поднял флаг контр-адмирал В. П. Мессер, принявший на себя руководство работами. К 11 ноября вдоль левого борта крейсера был сделан ров глубиной 7,5–8,5 м. Одновременно грунт выбирали и из-под правого борта. При каждом подъеме воды броненосцы «Адмирал Ушаков» и «Адмирал Сенявин» пытались стащить крейсер с мели, но 15 ноября эти попытки были прекращены.

Несмотря на приближение зимы, В. П. Мессер отказался от предложения подготовить крейсер к зимовке во льдах и приказал форсировать дноуглубительные работы. Эти работы продолжались и после того, как Балтику сковало льдом – команда крейсера прорубала во льду проходы для землечерпалок. За 16 дней, к 18 ноября они вырыли канал длиной 400 м, шириной 50 м и глубиной 8 м. Под днищем корабля был размыт грунт. К 4 декабря до 30 м длины крейсера было уже на чистой воде. На льду в 200 м от борта крейсера установили три ручных шпилья. В 2 часа утра 15 декабря с очередным подъемом воды шпилья привели в действие. За ночь «Россия» подвинулась в сторону на 25 м и почти столько же прошла вперед. Утром начали продвигать крейсер вперед, постепенно разворачивая в канал на фарватер. Около 2 часов дня стало ясно, что крейсер уже на чистой воде, а в 4 часа он отдал якорь в Средней гавани, против Николаевского дока.

Броненосец «Гангут» БФ, построенный в 1894 г. в Новом адмиралтействе С.-Петербурга был, пожалуй, самым нелепым кораблем российского броненосного флота. Моряки о нем говорили: «Одно орудие главного калибра, одна труба, одна мачта – одно недоразумение». К тому же он имел значительную перегрузку, так что в полном грузу верхняя кромка броневых поясов была на 15 см под водой. И гибель его была нелепой.

Во время своей первой кампании – 1896 г. «Гангут» (капитан 1-го ранга К. М. Тикоцкий) находился в плавании в Финском заливе в составе Практической эскадры БФ. После окончания учений на Транзундском рейде броненосец вместе с отрядом направился в Кронштадт. В проливе Биорке-Зунд корабль ударился о подводный камень и получил пробоину. Была повреждена обшивка второго дна, выведена из строя магистральная труба водоотливной системы, расположенная в междудонном пространстве.

На корабль прибыл командующий эскадрой контр-адмирал С. О. Макаров и возглавил борьбу за живучесть. Под пробоину завели парус с одного из учебных судов, после чего вода стала убывать. В сопровождении броненосца «Петр Великий» «Гангут» пришел своим ходом в Кронштадт и был введен в док для ремонта.

В следующем, 1897 г. под командованием того же К. М. Тикоцкого и под флагом вице-адмирала С. П. Тыртова во главе Практической эскадры 20 мая «Гангут» вышел на Транзундский рейд для боевой подготовки. 12 июня корабль выполнил стрельбы по щиту в Выборгском заливе. Завершив стрельбы и подняв щит на борт, «Гангут» взял курс на Транзунд со скоростью 2,5 узла. В 15.40 корабль наскочил на подводную скалу, после чего перестал слушаться руля. Вода стала поступать в носовую кочегарку. Пробили водяную тревогу, были запущены все водоотливные средства, и начали разводить пары в кормовой кочегарке.

В 15.50 были остановлены главные машины. Команда действовала спокойно, как на учениях: задраены все двери и люки, началась разводка вспомогательного котла. Под пробоину пытались завести пластырь, а затем тент, но их заводке мешали таранное образование форштевня и волнение.

К 16.00 были затоплены все кочегарки – вода подошла к топкам. Корабль потерял ход, остался без света, остановились водоотливные средства. Для уменьшения дрейфа отдали якорь

на глубине 29 м. Крен корабля достиг 7° на правый борт. Для спрямления приняли 60–70 т в отсеки левого борта. Через 30 мин корабль стал крениться на левый борт. Поэтому затопили правый погреб 305-мм зарядом. Борьба за живучесть продолжалась, воду откачивали ручными помпами и ведрами. В 18.00 удалось запустить вспомогательный котел, начали работу водоотливные средства, но паропроизводительности вспомогательного котла не хватало.

К 18.30 осадка возросла на 2 м, жилая палуба оказалась ниже уровня воды, и она хлынула через шпигаты, галюны, умывальники. Положение корабля стало критическим. К 19.00 (когда прошло более трех часов после аварии) к «Гангуту» подошли корабли отряда. Крен к этому времени вырос до 10°. В 19.25 на бак заведен буксир с крейсера «Африка», но самостоятельно выбрать якорь броненосец не мог, а перебить якорную цепь с помощью учебной мины адмирал не разрешил. Он считал, что при буксировке корабль мог опрокинуться, что привело бы к гибели сотен людей. Вместо этого в 20.20 началась перевозка людей на корабли отряда, в 21.30 командир последним покинул корабль. В 21.40 броненосец повалился на левый борт и скрылся под водой. Прошло семь часов после того, как корабль получил повреждение, и три часа как подошла «Африка». Стоя в двух кабельтовых от 9-метровой банки броненосец затонул на глубине 29 м.

В 1898–1899 гг. шведская кампания «Нептун» проводила работы по подъему «Гангута», но в июне 1899 гг. контракт был расторгнут. Ввиду невозможности подъема 22 августа 1899 г. броненосец был исключен из списков судов БФ. И до настоящего времени броненосец покоится на дне.

Урок гибели «Гангута» послужил для повышения живучести строящихся кораблей.

Крейсер «Громобой» БФ (капитан 1-го ранга К. П. Иессен), построенный на Балтийском заводе С.-Петербурга, 26 октября 1899 г. начал кампанию и готовился к переходу в Кронштадт для дальнейшей достройки. Из-за свирепствовавших в заливе сильных ветров выход дважды откладывался. Получив относительно благополучный прогноз, 12 ноября 1899 г. буксиры вывели «Громобой» с завода при ясной погоде и слабом попутном ветре. Легко преодолев слабые льды на Неве, благополучно вошли в огражденный дамбами Морской канал. На последнем прямом участке отдали буксиры и двинулись малым ходом. Подувший норд-ост усилился до трех баллов. В открытой части залива встретили мощный лед. Буксиры здесь помочь не могли, их отпустили. Путь крейсеру продолжал прокладывать ледокольный пароход «Лоцмейстер», но вскоре и его напором льда сбило с курса, и он едва не попал под таран крейсера. «Лоцмейстер» перешел за корму, «Громобой» сам продолжал пробиваться сквозь льды, которые упорно отжимали его с фарватера. В 11.30 на меридиане Петергофа крейсер оказался в полосе тумана. Чтобы с хода не врезаться в южный откос Морского канала, на который корабль отжимали льды, застопорили машины и дали задний ход. Крейсер остановился и был немедленно прижат льдом к откосу, поэтому двинуться уже не мог. После двухчасовых попыток вырваться пришлось остановить машины. Около 15 часов туман рассеялся, и стало ясно, что нос крейсера заметно пересек линию вех канала. Подошедшие «Лоцмейстер» и пароход «Буй» не смогли сдернуть корабль с мели. Вода пошла на убыль, и льды, быстро начавшие громоздиться по всему правому борту, не выпускали «Громобоя» из плена. Чтобы удержаться на месте, отдали левый якорь. Подошедшие 13 ноября буксиры не смогли оказать помощь. Ночью с 13 на 14 ноября корабль протащило по отмели на полторы мили к югу. Около 4 часов утра начался подъем воды в заливе, с 7 часов на крейсере начали давать попеременно передний и задний ход всеми машинами. Около 8 часов на полном заднем ходу крейсер сошел с мели и вошел в Морской канал.

Преодолев с помощью ледоколов «Ермак», «Силач» и «Могучий» льды, «Громобой», сжигая последние килограммы угля, вошел в Кронштадтскую гавань. Проведенный в апреле 1900 г. осмотр в доке выявил повреждения 980 листов медной обшивки, сам же корпус, как определила комиссия, мог прослужить еще 30 лет.

Броненосец береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин» БФ (капитан 1-го ранга В. В. Линдестрем). 12 ноября 1899 г. вышел из Кронштадта в Либаву на зимовку. В море был туман, норд-остовый ветер постепенно усиливался. К 15 часам туман рассеялся, но к 20 часам ветер усилился до 6 баллов и вскоре достиг силы шторма, сопровождавшегося метелью. Броненосец, покрывшийся слоем льда, шел вслепую – вне видимости островов и маяков. Механический и ручной лаги из-за замерзания не использовали, определяя скорость по оборотам машин. В 20.45 скорость снизили с 9 до 5,5 узла, пытаясь уточнить свое место измерением глубины моря. Не получив таким способом определенных результатов, командир и штурман посчитали себя снесенными к югу и собирались определиться по маяку острова Гогланд. На самом деле «Апраксин» оказался значительно севернее и в 3.30 13 ноября на скорости около 3 узлов выскочил на отмель у высокого заснеженного юго-восточного берега Гогланда.

Удар показался командиру мягким, положение корабля не безнадежным. Однако попытка сняться с мели полным задним ходом потерпела неудачу, а через час в носовой кочегарке показалась вода, которая быстро прибывала. Корабль накренился до 10° на левый борт и на волнении сильно бился днищем о грунт. Командир, думая о спасении людей, решил свезти команду на берег. Сообщение с островом установили с помощью двух спасательных лееров. К 15 часам переправу людей успешно завершили.

Об аварии нового броненосца в С.-Петербурге узнали из телеграммы командира крейсера «Адмирал Нахимов», который на переходе из Кронштадта в Ревель заметил сигналы бедствия, подаваемые «Апраксиным». Немедленно из Кронштадта к месту аварии вышел броненосец «Полтава» с пластырями и аварийными материалами. К спасению «Апраксина» привлекли ледокол «Ермак», пароход «Могучий», два спасательных судна частного Ревельского спасательного общества и водолазов Кронштадтской школы.

Руководителем спасательных работ был назначен контр-адмирал Ф. И. Амосов, который прибыл к месту аварии 15 ноября. Он нашел положение «крайне опасным» и зависящим от погоды. Борьбу со льдами мог обеспечить «Ермак», а вот телеграф для поддержания связи с С.-Петербургом имелся только в Котке, что затрудняло руководство работами.

Проблему организации связи решили с помощью недавно изобретенного радио. На островах Гогланд и Кутсало у Котки соорудили мачты для установки антенн.

К этому времени выяснилось, что «Апраксин» буквально «влез в груды камней». Вершина огромного камня и 8-тонный гранитный валун застряли в корпусе броненосца, образовав левее вертикального киля в районе 12–23 шпангоутов пробоину площадью около 27 м², и через нее водой заполнились носовые отсеки до броневой палубы. Три других камня произвели меньшие по размерам разрушения днища. Всего корабль принял более 700 т воды, которую нельзя было откачать без заделки пробоин. Застрявшие в днище камни мешали сдвинуть «Апраксин» с места.

Было решено удалить верхнюю часть большого камня с помощью взрывов, разгрузить корабль, по возможности заделать пробоины, откачать воду и, используя понтоны, стащить броненосец с мели.

Затянувшаяся до ледостава борьба с камнями при неудаче попыток сдвинуть броненосец с места буксирами 27 декабря привела морского министра к решению отложить снятие его с мели до весны будущего года. Ф. И. Амосов с «Полтавой» и большинством экипажа аварийного корабля отозвали в Кронштадт. Для обеспечения работ были оставлены 36 матросов во главе с боцманом И. Сафоновым. Опасности разрушения «Апраксина» нагромождением льдов удалось избежать с помощью «Ермака» и укреплением ледяных полей вокруг броненосца.

К началу апреля 1900 г. в условиях сравнительно суровой зимы удалось расправиться с камнями, временно заделать часть пробоин и разгрузить броненосец примерно на 500 т. 8 апреля «Ермак» предпринял неудачную попытку стащить корабль. Через три дня попытку повторили, затопив кормовые отделения «Апраксина» и помогая «Ермаку» паровыми и бере-

говыми ручными шпильями. Броненосец наконец тронулся с места и к вечеру с введенными в действие собственными машинами отошел на 12 м назад от каменной гряды.

13 апреля по проложенному «Ермаком» каналу он перешел в гавань у Гогланда, а 22 апреля благополучно ошвартовался в Аспэ, у Котки. В корпусе броненосца оставалось до 300 т воды, которую непрерывно откачивали насосами. 6 мая «Генерал-адмирал Апраксин» в сопровождении крейсера «Азия» и двух спасательных судов прибыл в Кронштадт, где вскоре был поставлен на ремонт в док. Ремонт поврежденного броненосца, окончанный в 1901 г., обошелся казне более чем в 175 тыс. руб., не считая стоимости спасательных работ.

Крейсер «Богатырь» во время Русско-японской войны 1904–1905 гг. входил во Владивостокский отряд крейсеров. Утром 2 мая 1904 г. командир отряда контр-адмирал К. П. Иессен вышел на «Богатыре» (капитан 1-го ранга А. Ф. Стемман) для того, чтобы лично ознакомиться с условиями морской обороны Посъетского района. С утра стоял настолько густой туман, что крейсер проходя через боны, чуть не попал на один из них. В проливе Босфор Восточный пришлось из-за тумана стать на якорь, и было даже решено возвратиться на рейд, если туман не разойдется к 10 часам. Но начало рассеиваться, и несмотря на протесты командира крейсера, адмирал решил идти дальше. После выхода в Амурский залив видимость значительно улучшилась, стали ясно видны отдельные острова, и горизонт очистился.

Проложив курс на остров Сибирякова, корабль направился в море, идя посередине Амурского залива с 15-узловой скоростью. Однако туман снова сгустился. Пришлось снова уменьшить ход до 10 узлов, несмотря на протесты командира, который считал, что ход надо уменьшить до 7 узлов.

Время подошло к 11.30. По традиции царского флота в воскресные дни (2 мая было воскресенье) адмирал и командир корабля обедали в общей офицерской кают-кампании. Они спустились с мостика в кают-кампанию. На мостике остались старший штурман и вахтенный начальник.

Туман тем временем сгустился. Крейсер продолжал идти с 10-узловой скоростью по счислению. Имея приказание К. П. Иессена изменить курс влево, не доходя на 3 мили до острова Антипенко, старший штурман в расчетное время (12.30) спустился в кают-кампанию, чтобы испросить разрешение на начало поворота. Получив соответствующее приказание, он только лишь успел добежать до мостика и начать поворот влево, как перед носом корабля из тумана выросли высокие обрывы скалистого берега. Был дан «полный назад», но это уже не могло предотвратить катастрофу – крейсер, ударившись тараном о камни, всей своей носовой частью сел на прибрежные скалы. В момент удара туман был настолько густ, что с половины длины крейсера береговые, находившиеся вплотную у носа утесы вырисовывались сквозь туман в виде силуэта. В первый момент на крейсере считали, что это не мыс Брюса, а остров Антипенко. После посадки туман значительно поредел, а затем почти полностью рассеялся.

Крейсер плотно сидел на камнях, поднявшись носом почти на 2 метра. Разломленный по стыку форштевень был резко свернут влево и открыл зияющую пробоину в таранное отделение. Носовые отсеки начали заполняться водой, но плотно сидевшему крейсеру не угрожала пока непосредственная опасность гибели.

Однако и попытки сойти с камней задним ходом не увенчались успехом. Начали перегрузку угля из носовых угольных ям в корму.

К месту аварии «Богатыря» подошли крейсер «Россия» и ледокол «Надежный». Утром 16 мая ветер от зюйд-вестовых румбов, от которых крейсер не был прикрыт островами, начал постепенно свежеть и развел волну. Несмотря на усиливающийся ветер, весь день ледокол «Надежный» делал попытки стащить крейсер с камней. Но они были бесполезны, «Богатырь» продолжал стоять на месте. Крейсер «Россия» не пытался стащить аварийный корабль, так как под вечер еще более засвежело. В 20 часов ветер дул с силой 7–8 баллов, а к 23 часам превратился в жестокий 10-балльный шторм.

Стоя лагом к ветру, «Богатырь» при каждом размахе получал разрушительные удары о подводные камни. Один за другим от новых и новых повреждений корпуса заполнялись водонепроницаемые отсеки. Положение становилось критическим.

При помощи единственной, спущенной с подветренного борта шлюпки – гребного катера (остальные шлюпки спустить было нельзя вследствие шторма и размахов качки, достигавших 22°) начали своз с корабля экипажа. Всю ночь перевозили команду на берег, используя относительно затишье, образовавшееся с подветренного правого борта крейсера и защищенное непосредственно тянувшимся от носа и далее к юго-западу утесистым мысом Брюса. В 6 часов утра крейсер последними покинули командир и командующий отрядом. Крейсер остался безлюдным, продолжая испытывать жестокие удары корпуса о камни.

К полудню 17 мая стало стихать. На следующий день на аварийный корабль возвратилась часть экипажа. К этому времени четыре (из девяти) водонепроницаемых отсека крейсера были полны водой и корабль ветром и волнами несколько развернуло на камнях носом влево. Нос, сначала поднятый на два метра вверх, с части камней уже соскочил. Ощутительный дифферент на корму сменился приблизительно таким же, но на нос. При опускании носовой части в подводные пробоины проникли вершины подводных скал. Они прочно удерживали корабль от стаскивания при последующих попытках буксировки.

Было ясно, что самый новый и самый быстроходный крейсер Владивостокского отряда выведен из строя надолго, если не навсегда. «Богатырь» усиленно разгружали, снимали с него носовую артиллерию, якорные цепи, уголь и все прочее, что могло облегчить крейсер. 5 июня крейсер был снят с камней и отбуксирован во Владивосток, где встал в док. Ремонт корабля продолжался до конца войны. Авария «Богатыря» привела к значительному удлинению и без того затянувшегося периода бездействия Владивостокского отряда.

Броненосный крейсер «Громобой» БФ также входил в состав Владивостокского отряда крейсеров. 13 октября 1904 г. крейсер (капитан 2-го ранга А. П. Угрюмов) вышел с батальоном войск на борту из Владивостока в залив Посьет. Следуя 15-узловым ходом ко входу на рейд Паллада, «Громобой» налетел на не огражденную во время войны вехами, единственную в заливе Посьета подводную банку Клыкова. Совсем незадолго до аварии крейсер, к счастью уменьшил ход, однако скорость все-таки была значительной, и удар левой скулой подводной части о подводные камни был очень силен. Прочертив себе днище приблизительно на протяжении трети длины корпуса, «Громобой» круто повернул вследствие удара влево и, проскочив через банку, еще продолжал, несмотря на застопоренные машины, довольно быстро двигаться вперед. Как впоследствии оказалось, на протяжении около 50 шпангоутов (а общее число их – 131) было сильно прогнута наружное днище. Местами обнаружилась течь, выгнуто внутреннее дно. Спасла, по-видимому, деревянная обшивка подводной части, которой в то время снабжались большие крейсера, сыгравшая роль амортизатора. Подвести пластырь не удалось из-за слишком большого протяжения поврежденной части, однако крейсер благополучно возвратился во Владивосток. Так как сухой док был занят крейсером «Богатырь», пришлось его вывести, удерживая на плаву понтонами, а в док ввести «Громобой». Ремонт его завершился 9 февраля 1905 г.

Миноносец «Внимательный» БФ (лейтенант М. В. Стеценко). Участвовал в Русско-японской войне 1904–1905 гг. в составе 1-й Тихоокеанской эскадры. 13 мая 1904 г. в 23.00 во главе 1-го отряда миноносцев под брейд-вымпелом капитана 2-го ранга Е. П. Елисеева вышел из Голубиной бухты с задачей обогнуть Квантунский полуостров и осмотреть остров Мурчисон, где, по предположению командования, укрывались японские канонерки. В 1.10 14 мая миноносцы приблизились к острову Мурчисон. Отряд шел 12-узловым ходом, когда с «Внимательного» прямо по курсу увидели буруны. Была дана команда: «Полный назад!» Но корабль налетел на камни и накренился на правый борт. Как потом выяснилось, миноносец наскочил на рифы, не обозначенные на карте. Остальные три миноносцы отряда успели остановиться.

«Внимательный» сидел на мели настолько прочно, что снять его не удалось ни своими силами, ни буксировкой миноносцем «Властный». Не принесла результатов и разгрузка носовой части с одновременным затоплением отсека в корме. Примерно в 3 часа на горизонте был замечен свет прожектора. Начальник отряда счел, что дальше держать все остальные миноносцы в этом месте становилось опасно. Тем более что под ударами волн крен на правый борт у «Внимательного» достиг 40°, шансов спасти корабль становилось все меньше. Поэтому в 3.15 Е. П. Елисеев отдал приказ оставить судно, предварительно выбросив из пушек замки, выведя из строя торпеды и спустив из котлов воду. После этого начальник отряда и экипаж аварийного миноносца перешли на «Властный». Поворачивая на обратный курс, Е. П. Елисеев приказал командиру «Выносливого» торпедировать брошенный корабль. После попадания двух торпед от несчастного судна, по словам офицеров «Выносливого», «не осталось никакого следа». В 8.00 отряд вернулся в Порт-Артур.

Миноносец «Бурный» БФ (лейтенант Н. Тырков). Участвовал в Русско-японской войне 1904–1905 гг. в составе 1-й Тихоокеанской эскадры. 28 июля 1904 г. в составе 2-го отделения миноносцев сопровождал эскадру, вышедшую из Порт-Артура для прорыва во Владивосток. При возвращении в Порт-Артур после боя с японским флотом в Желтом море, отстав в темноте от эскадры и своих миноносцев, ночью 29 июля оказался вблизи берегов Шантунга. Попав в полосу тумана, выскочил на камни в бухте около Шантунгского маяка. После тщетных попыток сняться с камней «Бурный» был взорван своим экипажем. Экипаж миноносца 12 августа пешком пришел в Вейха-вей, где был интернирован.

Легкий крейсер «Изумруд» БФ (капитан 2-го ранга барон В. Н. Ферзен). В составе 2-й Тихоокеанской эскадры совершил переход с Балтики на Дальний Восток и участвовал в Цусимском сражении 14–15 мая 1905 г. В соответствии с приказом командующего эскадрой «Изумруд» отводилась роль репетиционного корабля при втором флагмане – броненосце «Ослябя». В ходе сражения он спасал людей с тонущих броненосцев, обстреливал японские крейсера. Вечером 14 мая «Изумруд» примкнул к отряду контр-адмирала Н. И. Небогатова. Утром 15 мая отряд был окружен японскими кораблями с трех сторон. Во избежание дальнейшего кровопролития Н. И. Небогатов в 10.30 приказал поднять сигнал о сдаче. Разобрав сигнал, В. Н. Ферзен приказал идти на прорыв. Крейсер полным ходом устремился в пространство между японскими отрядами. В случае неудачи командир решил выбросить корабль на японский берег и взорвать его. Бросившиеся в погоню японские крейсера начали отставать и в 14.00 пропали за горизонтом. В течение трех часов «Изумруд» шел полным, 24-узловым ходом, затем снизил скорость до 20 узлов. В 18.00 легли на курс, ведущий в точку, равноудаленную от Владивостока и бухты Владимира, в 50 милях от побережья и там уже собирались решать, куда направиться. Ход снизили для экономии угля. И все равно угля на полный ход, необходимый для боя, не хватало. В топку было отправлено все дерево, кроме мачт и шлюпок. В. Н. Ферзен, ожидая встретить японские крейсера у Владивостока, куда они, двигаясь напрямую, могли прибыть раньше «Изумруда», решил идти в бухту Владимира, занять выгодную позицию для обороны и вызвать помощь из Владивостока. К бухте Владимира крейсер подошел ночью 17 мая, недостаток угля не позволял переждать темное время суток в море. Предполагая и здесь встретить противника, командир дал команду приготовиться к бою. Благополучно миновав входные мысы и бросая лоты с обоих бортов, «Изумруд» на скорости 4 узла двинулся в середину трехкабельтового прохода, ведущего в южную часть бухты. В темноте подошли слишком близко к мысу Орехова и наскочили на отходящий от него риф. Последовал резкий толчок, корабль заскрежетал днищем по камням и сразу остановился, накренившись на правый борт на 40°. Сели в полную воду с началом отлива. На шлюпке завезли за корму стоп-анкер. Дали самый полный ход всеми машинами, помогая тягой якоря. Но вода убывала, остановили машины, чтобы не тратить уголь. произведенные обмеры показали, что судно сидит на очень отлогой мели на $\frac{2}{3}$ длины корпуса. Угля оставалось 8–10 т. К следующей полной воде

сvezли на берег провизию, спустили все шлюпки и на них высадили часть команды, других мер к уменьшению осадки не предпринималось. Не был выгружен боезапас, не выпускалась вода из котлов. Не удалась и вторая попытка сняться с мели. Корабль плотно сидел на рифе, к тому же приемные кингстоны помп холодильников забило песком, да и уголь был на исходе.

Положение корабля не было безнадежным. Механизмы и вооружение не пострадали, корпус повреждений не получил, вода внутрь корабля не поступала. Но командир «Изумруда» В. Н. Ферзен, решительно действовавший во время боя и прорыва, растерялся. Сняться своими силами не было возможности, помощи из Владивостока не было. В случае атаки неприятеля, в корму (по входу в бухту) могли стрелять только два орудия. Ожидая приближения японских крейсеров, он принял решение не отдавать корабль врагу. «Изумруд» был взорван, а команда отправилась по суше во Владивосток. Так закончилась краткая боевая биография крейсера 2-го ранга «Изумруд». Корабль, получивший в сражении всего несколько осколочных попаданий, которыми были ранены семь матросов был уничтожен в результате страха перед вездесущими японцами.

2 сентября 1905 г. «Изумруд» исключен из списков судов БФ.

В августе 1907 г. произошло чрезвычайное происшествие – на камни наскочила императорская яхта «Штандарт». Каждый год император с семьей проводил некоторое время в плаваниях в финских шхерах. Летом 1907 г. Николай II с семьей и свитой находился на яхте «Штандарт», которой командовал флигель-адъютант капитан 1-го ранга И. И. Чагин. На корабле находились флаг-капитан контр-адмирал К. Д. Нилов флагманский штурман подполковник И. И. Конюшков и лоцман Иоганн Блуквист, 35 лет водивший корабли в этом районе (западнее Гангута).

Днем 29 августа «Штандарт» обогнул остров Меден и взял курс по прямому фарватеру чуть западнее острова Граншер. Впереди «Штандарта» шли эсминцы «Украина» и «Выносливый», сзади – посыльное судно «Азия» и яхта «Элекен». Еще дальше тем же курсом – яхта «Александрия» и суда морской охраны «Дозорный» и «Разведчик».

Лоцман вел яхту, руководствуясь знанием фарватера и не обращая внимания на карту, командир и другие лица, ответственные за плавание не вмешивались в управление. Внезапно на траверзе острова Граншер в полукабельтове от него, находившиеся на яхте почувствовали мягкий толчок в носовой части, потом в средней части корпуса под мостиком, а затем, покачавшись в обе стороны, «Штандарт» резко остановился с креном 15° на правый борт. Пробили водяную тревогу, в командование кораблем вступил до этого безучастный И. И. Чагин. Обмер показал, что «Штандарт» сел на узкий камень на глубине 5,5 м, не обозначенный на карте, и яхта напоролась на него на 14-узловом ходу. Выяснились повреждения – треснул форштевень, яхта получила две пробоины в днище, были частично затоплены две носовые кочегарки и принято 1000–1200 т воды. Царские помещения не пострадали. Эсминцы, шедшие впереди, повернули и ошвартовались к яхте.

Царская семья перешла на яхту «Александрия», а из Копенгагена вызвали яхту «Полярная Звезда», на которой совершала плавание вдовствующая императрица Мария Федоровна. 14 сентября все семейство продолжило плавание в шхерах.

Тем временем ревельское акционерное русско-балтийское спасательное общество провело работы по снятию «Штандарта» с камня. Яхту разгрузили, при участии 20 водолазов подвели пластыри под пробоины и откачали воду. При помощи ледокола № 1 и нескольких пароходов «Штандарт» был стащен с камня, и 6 сентября его повели в Кронштадт на ремонт. Ремонт завершили через два месяца.

Бронепалубный крейсер «Олег» БФ (капитан 1-го ранга А. К. Гирс). Летом 1908 г. крейсер в составе Практического отряда выполнял стрельбы в районе Биорке. В сентябре отряд готовился отправиться в заграничное плавание. «Олег» отделился от отряда и зашел в Кронштадт для пополнения запаса воды. Затем крейсер вышел в Либаву для соединения с отрядом.

Следуя по счислению в условиях плохой видимости, крейсер потерял место (корабль оказался в 7,5 мили восточнее предполагаемого места). Попытка определиться по глубинам не удалась, и 27 сентября в 8.30 на скорости 13 узлов крейсер сел на мель. Дали полный ход назад, но «Олег» не сдвинулся с места. Произведенный обмер вокруг был неутешительным: в носу глубина составила всего 15 футов (4,6 м) – и это при осадке корабля в 22,5 фута (6,9 м). Оказалось, что корабль сел на мель у Павловской гавани, приняв огонь лесопилки за маяк Стейнорт. Для облегчения носа перегрузили часть снарядов в корму, вытравили правый якорный канат до жвака-галса, завезли стоп-анкер на 10-дюймовом перлине. Выбрали перлинь кормовым электрошпилем и дали полный назад. Но все это не принесло результата. Убедившись в невозможности сняться с мели самостоятельно, дали знать в Либаву.

Утром к месту аварии вышел крейсер «Богатырь» с начальником отряда, начали собираться спасательные суда. С «Олега» для уменьшения осадки выбросили за борт часть угля. С кормы завели буксиры на ледоколы № 1 и № 2, пароходы «Нептун», «Владимир» и «Либава». Крейсер дал средний ход назад своими машинами и плавно сошел с мели, но только для того, чтобы сесть на камни всем корпусом. Поднявшееся волнение стало бить крейсер о грунт. Завели буксир с носа, но, несмотря на отданный якорь и буксировку, волны продолжали гнать крейсер на берег, и 30 октября «Олег» снесло на 17-футовые (5,18 м) глубины. Камни пропороли обшивку с правого борта, вода проникла в два котельных отделения и другие отсеки. Водолаз осмотрел подводную часть и доложил, что корабль сидел всем корпусом, винты вырыли котлованы, лопасти правого оказались обломанными на четверть.

Начали перегружать снаряды и патроны на баржу, а на подошедший транспорт «Анадырь» – вещи экипажа и часть провизии. К месту аварии прибыл ледокол «Ермак».

Трудность положения заключалась в том, что корабль снесло бортом и малые глубины находились перед носом. Был разработан новый план. В носовые клюзы завели три перлиня и передали их на «Владимир», «Могучий» и «Ермак», они должны были тянуть «Олег» под разными углами, чтобы развернуть его в правую сторону. Первая попытка была предпринята 2 октября, при этом крейсер подрабатывал левой машиной на малом ходу. «Олег» накренился на 6°, но с места не сдвинулся.

На следующий день прибыл пароход «Метеор». Часть судов поставили у борта «Олега» для размыва грунта (мелкий песок). К середине дня удалось сдвинуть корабль с места и развернуть вправо на 10°, при этом лопнул 9-дюймовый (229 мм) стальной перлинь, поданный на «Ермак» из правого клюза.

Продолжили разгрузку и завели новые перлини на «Ермак» и «Владимир». К тому моменту вокруг «Олега» собралось больше десятка судов различных ведомств. Наконец вечером 4 октября с помощью буксиров и собственных машин крейсер сошел на глубокую воду и после осмотра подводной части водолазами под проводкой буксиров «Владимир», «Метеор» и «Форвардс» своим ходом направился в Либаву, до которой было всего 20 миль. 6 октября крейсер «Олег» ввели в док. Ремонт подводной части корабля продолжался до 3 декабря.

16 сентября 1911 г. эскадра Черноморского флота вышла из Севастополя в заграничное плавание. В нем участвовали: «Пантелеймон» (под флагом командующего флотом вице-адмирала И. Ф. Бострема), «Евстафий», «Иоанн Златоуст», «Ростислав», «Синоп» и «Георгий Победоносец» и 1-й дивизион эскадренных миноносцев. На рейде Кюстенджи (Констанцы) к эскадре присоединились крейсера «Кагул» и «Память Меркурия». «Пантелеймон» посетил наследник румынского престола принц Фердинанд. После завершения визита эскадра 19 сентября снялась с якоря. Блестяще проведенный визит был омрачен неожиданным происшествием – при выходе с рейда головной «Пантелеймон» и следовавший за ним «Евстафий» сели на мель.

«Евстафий» (капитан 1-го ранга Галанин) сошел с мели самостоятельно. Несмотря на полученные повреждения и вмятины в наружной обшивке, его корпус течи не дал.

«Пантелеймон» (капитан 1-го ранга Д. В. Ненюков) сел гораздо плотнее. Потребовалась разгрузка корабля, и только после этого его к вечеру стащили с мели. С обнаружившейся течью в наружной обшивке днища насосы осушительной системы справлялись, не допуская подъема воды до высоты двойного дна, и «Пантелеймон» вместе с флотом 20 сентября благополучно прибыл в Севастополь.

При тщательном обследовании корабля в доке 21–25 сентября выяснилось, что повреждения были значительно серьезнее, чем это казалось вначале. Днище корабля оказалось деформированным на большей части длины корпуса – от 13-го до 70-го шпангоутов, а по ширине корпуса – между третьими стрингерами каждого борта. Наибольшая стрелка прогиба наружной обшивки доходила до 203 мм. Один из листов наружной обшивки имел трещину длиной 356 мм и шириной 13 мм. Набор днища имел серьезные повреждения. Деформация набора днища вызвала и соответствующие повреждения настила двойного дна, оказавшегося выпученным на протяжении 28—39-го шпангоутов. Приподнялись пол погреба 152-мм снарядов и котельные фундаменты, в результате чего в носовой кочегарке на 64 мм поднялись котлы № 1–4, а у двух котлов был обнаружен «перекос водяных коллекторов». Требовала исправления кирпичная кладка у 16 котлов. Все шесть располагавшихся на настиле двойного дна водотливных насосов вышли из строя из-за заклинивания их вертикальных приводных валов от электродвигателей на броневой палубе.

Специальная комиссия, назначенная морским министром, оценила стоимость ремонта «Пантелеймона» в 130 тыс. руб. по корпусу и 90 тыс. руб. по механизмам. Для «Евстафия», имевшего близкую картину повреждений, хотя и не столь значительных (течи на нем не оказалось и в док он не вводился), требовалось, соответственно, 90 тыс. и 2,5 тыс. руб.

Тральщик «Метеор» БФ 11 сентября 1914 г. следовал из Гельсингфорса в Барэзунд для присоединения к партии траления. При проходе мигалки Спарвхольм командир корабля в момент поворота тральщика вправо был ослеплен лучами солнца, вышедшего из облаков, и на некоторое время потерял управление кораблем. Когда командир осмотрелся и заметил допущенную ошибку в кораблевождении, он намеревался переложить руль на противоположный борт, с тем чтобы одержать тральщик, но не успел это сделать, так как корабль задел за грунт подводной частью скулы правого борта. Хотя удар был несильный, корабль все же немного накренился на правый борт.

Видя, что тральщик продолжает двигаться по инерции вперед, приближаясь к подводной опасности, командир дал задний ход, с тем чтобы остановить корабль. Затем командир приказал осмотреть трюмы и выяснить, имеется ли в подводной части пробоина и где вода поступает в тральщик. Одновременно командир приказал приготовить к действию спасательную помпу.

Вскоре старший боцман, осмотрев трюм, доложил на мостик, что вода через пробоину сильно поступает внутрь корабля, заполняя канатный ящик, а оттуда проникает в носовой трюм.

Так как тральщик постепенно садился носом в воду, то командир направил его к острову Мерхольм, где по его расчету имелось мелководье, и в то же время изготовил к отдаче правый якорь. «Метеор» медленно приближался к острову, где глубина была 3,6 м, и вскоре остановился в нескольких метрах от берега.

Командир приказал измерить глубину, а затем отдал якорь. После промеров глубины оказалось, что у форштевня она не превышала 1,2 м, а под кормой доходила до 4,2 м. Носовая часть «Метеора» продолжала садиться в воду. Командир, опасаясь загородить фарватер погибающим кораблем, решил его корму развернуть к острову при помощи перлиней, поданных с «Метеора» на берег и закрепив их концы за деревья.

Замысел командира не удался, так как нос корабля скользил вниз по крутому обрывистому грунту, быстро уходя в воду. Вследствие критического состояния корабля ничего не оставалось делать, как только спустить шлюпки для спасения личного состава. Весь экипаж

был спасен. Корабль, имея значительный крен на правый борт, вскоре затонул. Корабль погиб в течение 10 минут, затонув на глубине 16,5 м, на поверхности были видны только две стенки и верхний край трубы, имевшие небольшой крен на правый борт.

Спасательные работы продолжались до августа 1915 г., однако удалось только убрать корабль со стратегического фарватера, передвинув к берегу.

Линейный корабль «Андрей Первозванный» БФ (капитан 1-го ранга Зеленой). 12 ноября 1914 г. возвращался с моря на Гельсингфорский рейд и в 14.30 вошел в Лонгэрнский проход.

Вследствие имевшегося дифферента на нос корабль плохо слушался руля, и командир вынужден был для лучшего управления в узкости изменять хода машинам. В качестве второй меры предосторожности командир корабля решил стать на якорь. Оба отданных якоря не забрали за грунт так, что корабль по инерции продолжал двигаться вперед к банке и вскоре плавно, без толчка коснувшись носом грунта, сел на восточную оконечность подводной скалы.

Командир корабля сначала дал обеим машинам полный ход назад, но линкор с места не двигался. Пришлось вызвать на помощь портовые буксиры, на которые были поданы стальные перлины, причем предполагалось тянуть «Андрея Первозванного» в направлении, параллельном фарватеру.

С целью выяснения состояния подводной части корпуса корабля трюмный инженер-механик осмотрел ее и нашел деформированные листы обшивки, прилежавшие к килю. По левому борту имелась небольшая вмятина днища в районе 26–43 шпангоутов, со стрелкой прогиба до 2,5 см, причем течи нигде не оказалось.

Для создания дифферента на корму командир приказал освободить носовые артиллерийские погреба, перегрузив их боезапас в корму. Несмотря на принятые меры, стаскивание корабля буксирами не привело к положительным результатам. Было решено помочь буксирам одновременной работой машин аварийного корабля с выхаживанием якорный канатов при помощи шпилей, но и эти мероприятия успеха не имели.

Стало очевидным, что для снятия корабля с мели всех указанных мер было недостаточно. Тогда для облегчения были спущены все гребные суда и кораблю придали крен на правый борт в 3,5°, затем вторично дали машинам полный ход назад, доведя их работу до 100 об/мин, однако и в этом случае корабль по-прежнему оставался неподвижно на мели.

Вечером решили воспользоваться повышением уровня воды в заливе на 100 см и возобновили работы по снятию «Андрея Первозванного», но корабль остался плотно сидеть на скале.

В течение ночи производились работы по облегчению корабля выгрузкой боеприпасов 203-мм артиллерии и топлива из носовых угольных ям в портовые баржи, а для увеличения дифферента приняли в кормовые дифферентные цистерны 220 т воды. Только после прихода трех мощных буксиров, килектора, лоцманского парохода и при работе машин самого корабля удалось его сдвинуть на несколько метров вправо. Спущенные водолазы установили, что корабль сидит на скале левым бортом от 26 до 43 шп.

С огромным напряжением всех средств, действовавших непрерывно в течение дня, удалось к вечеру корабль еще на несколько метров сдвинуть вправо, но окончательно завершили работы только 14 ноября, пользуясь повышением в заливе уровня воды, нагоняемой с моря свежим ветром. Откачав принятую балластную воду и перегрузив на свое место боезапас, корабль 15 ноября благополучно вошел в гавань.

Линейный корабль на 2,5 суток вышел из строя, а в дальнейшем требовал замены деформированных листов.

Подводные лодки «Аллигатор» (капитан 2-го ранга Р. К. Вальронд) и «Акула» (лейтенант Н. А. Гудник) БФ. 10 октября 1914 г. были направлены в район Дагерорта. При выходе из Созлозунда обе лодки сели на мель. «Акула» снялась с мели самостоятельно. Для съема «Аллигатора» была направлена канонерская лодка «Храбрый», а для прикрытия операции – крейсера

«Громобой» и «Адмирал Макаров». При съёмке с мели у лодки был погнут вал. Вновь выйти на боевую позицию лодка смогла только 15 декабря.

Подводная лодка «Крокодил» БФ (капитан 2-го ранга К. К. Станюкович). 20 сентября 1915 г. шла из Поркалаудда в Ганге в надводном положении 5,4-метровым фарватером. При пасмурной погоде из-за отсутствия навигационных знаков на фарватере в 14.05 она села на мель у острова Ало-Эрн, получив при этом крен 57° на левый борт. Весь личный состав отделался ушибами, кроме одного человека, который был обварен кипятком, вылившимся из бака. В результате аварии были поломаны три шпангоута в районе средней цистерны, слегка помят киль, лопнуло три аккумуляторных бака.

Лодка сойти с мели без посторонней помощи не могла, поэтому через 30 мин к «Крокодилу» подошел миноносец № 119, а в 16 часов – буксирный пароход «Аркона». С парохода завели 305-мм трос, и в 17.26 после нескольких рывков лодка была снята с камней. 4 октября «Крокодил» самостоятельно дошел до Лапвика.

Эскадренный миноносец «Туркменец Ставропольский» БФ (капитан 2-го ранга М. А. Беренс). Утром 9 августа 1915 года вышел из Ревеля, направляясь в Моонзунд. В 5 часов он вышел из Сурупского минного заграждения и проложил курс, как обычно, на банку Паке-рот. Во время похода погода была благоприятной, видимость хорошая. Проходя вплотную мимо нордовой вехи, миноносец сильно тряхнуло, и командир, в предположении, что корабль попал на камень, дал полный ход назад. Машины проработали 15–20 с, после чего два котельных отделения и машинное отделение были затоплены водой, и миноносец стал быстро погружаться носом. Видя, что корабль погружается в воду, командир приказал спустить все шлюпки и раздать экипажу спасательные нагрудники, круги и буи.

К месту аварии подошло портовое судно «Невка», которое начало откачивать воду из миноносца и снабжало его электроэнергией. 10 августа в 4.35 к «Туркменцу Ставропольскому» подошли эсминцы «Молодецкий» и «Меткий». Первый из них подал буксир аварийному кораблю и стал буксировать его 6-узловым ходом. Скоро выяснилось, что такая скорость буксировки для «Туркменца Ставропольского» слишком велика, так как давление воды неблагоприятно отражалось на переборках, которые пропускали воду и деформировались, вследствие чего вода внутри корабля стала прибывать.

«Молодецкий» уменьшил ход и повернул на 5-метровую глубину, чтобы отвести туда аварийный корабль на случай его гибели.

На помощь «Туркменцу Ставропольскому» пришли буксир «Дина», пароход «Геркулес», эсминцы «Крепкий» и «Легкий». Вспомогательные суда имели мощные водоотливные средства, которые откачивали воду из эсминца, и она начала быстро убывать. Эсминцы доставили водолазов и пластырь.

Водолазы обнаружили, что в днищевой части миноносца, начиная с середины носового котельного отделения, по килю идет пробоина в виде узкой (2–7 см), но длинной (3,3 м) щели. Под вторым котельным отделением была обнаружена вторая пробоина, подобная предыдущей, шедшая по килю корабля. По правому борту шла вмятина с разошедшимися швами. Под пробоины были заведены пластыри, помещения осушены.

10 августа «Туркменец Ставропольский» самостоятельно 7,5-узловым ходом направился в Гельсингфорс, куда прибыл 11 августа. На следующий день миноносец был поднят на мортонев эллинг завода Сандвик для ремонта.

Эскадренный броненосец (с 1916 – крейсер) «Пересвет» участвовал в Русско-японской войне, в составе 1-й Тихоокеанской эскадры. 24 ноября 1904 г. затоплен экипажем в Порт-Артуре. В 1905 г. он был поднят японскими спасателями и в 1909 г. после ремонта вступил в состав японского флота под названием «Сагами».

В 1916 г. корабль был выкуплен у Японии русским правительством. 21 марта 1916 г. «Сагами» прибыл во Владивосток вместе с линейным кораблем «Танго» (б. «Полтава») и крей-

сером «Сойя» (б. «Варяг») и 24 марта 1916 г. в качестве крейсера вновь зачислен в состав БФ. При этом его снова переименовали в «Пересвет».

Купленные корабли прибыли во Владивосток для ремонта и подготовки к длительному переходу вокруг Европы до Мурманска.

После окончания ремонта «Пересвету» был назначен первый выход в море, на пробу. 10 мая 1916 г. корабль (капитан 1-го ранга Д. Д. Заботкин) вышел под флагом командира отряда контр-адмирала А. И. Бестужева-Рюмина в район острова Аскольда для пробы машин и производства артиллерийских стрельб. Начало похода задержалось на 6 часов вследствие неисправности правой машины, поэтому «Пересвет» только в 15 часов вышел из Золотого Рога и направился по назначению.

Погода оказалась не совсем благоприятной, так как над морем периодически спускался туман. После выполнения задания крейсер в 7 милях к востоку от маяка Скрыплев повернул на обратный курс и, следуя 7-узловым ходом, в 18.15 направился во Владивосток. По мере приближения к проливу, ведущему в Золотой Рог, туман уплотнился настолько, что маяк Скрыплев совершенно скрылся из виду и его траверз был определен только по звуку сирены.

Не зная точно своего места (корабль был снесен на 4–5 каб. от курса), на предполагаемом траверзе маяка повернули на 6° влево, намереваясь пройти серединой фарватера. В 18.58, то есть через 16 мин после поворота, в тумане справа по носу был замечен скалистый берег, на который шел «Пересвет».

Командир, заметив навигационную ошибку, дал машинам полный ход назад, несмотря на это корабль по инерции продолжал двигаться вперед. Вскоре на корабле ощутили два незначительных толчка, после чего «Пересвет» носом выскочил на прибрежный риф, расположенный в 100–120 м от берега, получив крен 2° на левый борт и дифферент на корму. Когда туман рассеялся, было установлено, что корабль сидит на камнях в 1,5 каб. к востоку от мыса Иродова.

Осмотр отсеков, произведенный немедленно после посадки корабля на мель, показал, что в наружном дне имелись пробоины, через которые вода поступала в междудонное пространство, причем по первому впечатлению внутреннее дно казалось исправным, за исключением отдельных выпучин размерами до 7,5 см в носовом подбашенном отделении.

Произведенный водолазами осмотр грунта вокруг корабля показал, что «Пересвет» сидит на каменной плите (с отдельно выступавшими камнями), имевшей небольшой склон к морю.

Все попытки сойти с мели своими средствами, то есть работой машин на задний ход, остались безрезультатными, и командованию отряда пришлось обратиться за помощью к командованию флотилии.

24 мая к аварийному кораблю подошел линкор «Чесма», подал на корму «Пересвета» буксирный трос и попытался буксировать крейсер. Однако за полчаса никаких изменений в положении корабля не произошло.

25 мая работы по спасению «Пересвета» возобновились. В них участвовали «Чесма» и два мощных буксира – «Надежный» и «Свирь». Стремясь уменьшить осадку аварийного корабля, командование приказало разгрузить его носовую часть, сняв 200 т разных грузов. Кроме того, произвели затопление кормовых отсеков водой в количестве до 200 т. Но и эти меры не дали положительных результатов, тем более что лопнул буксирный трос. На этом попытки стаскивания «Пересвета» с мели временно закончились.

Затем была попытка использовать для снятия крейсера с мели баржи-понтонеры, которые должны были затапливаться и подводиться к борту корабля с дальнейшим их осушением для придания «Пересвету» плавучести.

4 июня приступили к откачиванию воды из барж и из корабля, но насосы крейсера работали плохо, с перерывами, что позволяло воде снова накапливаться в отсеках и бортовых коридорах. Попытки стаскивания «Пересвета» в третий раз и буксирования его за корму с помощью

«Чесмы» и двух буксиров окончились только незначительным поворотом аварийного корабля на плите.

Ввиду того что на Дальнем Востоке в период Первой мировой войны русское командование не располагало мощными спасательными средствами, пришлось обратиться к Японии. Во Владивосток прибыл крейсер «Касаги», доставивший японскую спасательную партию. 7 июня японцы начали спасательные работы. Пробоины залили цементом, подвели баржи-понтон и откачали воду. «Пересвет» всплыл и на буксире был отведен во Владивосток. После осмотра в доке и временного ремонта, крейсер был отправлен в японский порт Майдзуру для основательного ремонта.

В середине августа 1915 г. русский флот на Балтийском море производил заградительные операции в Моонзунде, причем одна из них прикрывалась 1-й бригадой линейных кораблей. 28 августа 1915 г. отряд особого назначения в составе линкоров «Севастополь» (флагман), «Гангут», крейсеров «Богатырь», «Олег» и шести эсминцев стоял на рейде Пипшер, куда он прибыл накануне вечером, с заходом солнца.

Командование, опасаясь продолжительной стоянки бригады на незащищенном от неприятельских подводных лодок рейде, на следующее утро дало распоряжение 1-й бригаде сняться с якоря и следовать в Свеаборг стратегическим фарватером.

Балтийский флот, как и другие флоты, в том числе английский и французский, оказался неподготовленным к борьбе с подводными лодками. После гибели трех английских крейсеров и русского крейсера «Паллада» от атак подводных лодок для обеспечения безопасного выхода кораблей в море был создан хорошо укрытый с моря шхерный стратегический фарватер от Гельсингфорса до острова Эре (западнее Гангута) для кораблей всех классов.

Начальник эскадры приказал отряду с подъемом флага следовать на рейд Свеаборг, разделив отряд для удобства движения на две группы, причем в первую входил «Гангут» (капитан 1-го ранга М. А. Кедров).

Так как район плавания был небезопасным со стороны германских подводных лодок, то впереди линейных кораблей шли эсминцы, за ними крейсер (в каждой группе), концевыми следовали линкоры. На стратегическом фарватере расстояние между группами предполагали увеличить до 10 миль при ходе кораблей в 12 узлов.

Пройдя рейд Гангэ, командир «Гангута», наблюдая за флагманским кораблем, заметил на «Севастополе» поднятые шары «на стоп». Предполагая, что на корабле произошли какие-либо неисправности в машине, командир решил по своей инициативе идти самостоятельно на рейд Лапвик, но вскоре получил радиограмму с приказанием отдать якорь на рейде Порккаллаудд, что и было выполнено всем составом кораблей первой группы.

На повороте у острова Юссарэ командир заметил, что зюйдовая вежа находится в полузатонувшем состоянии, а другая зюйдовая вежа совсем не видна. Чтобы осмотреться, на Гангуте был уменьшен ход до 7,5 узла, а затем снова увеличен до 9 узлов. Не прошло и нескольких минут, как корабль коснулся камня, что первым заметил командир корабля и немедленно дал задний ход. «Гангут» остановился и, имея на волне качку до 2° на борт, и при отсутствии хода стал разворачиваться лагом. Это обстоятельство заставило командира давать переменные хода, с тем чтобы развернуть корабль вдоль фарватера.

Одновременно с этим были осмотрены повреждения. Вскоре установили, что нижнее дно с левого борта под вторым и третьим котельными отделениями и второй башней на протяжении от 49 до 62 шп. между первым и четвертым стрингерами было вдавлено со стрелкой прогиба в 10 см. Отсюда можно сделать заключение, что корабль на качке опустился на камень сверху, а так как при этом он имел ход, то прикосновение произошло со скольжением. Анализируя причину аварии, считали наиболее вероятным, что корабль на размахах качки задел бортом 11-метровую банку.

Во вторую очередь шел «Севастополь» (капитан 1-го ранга Иванов), имея головным крейсер «Богатырь», в охранении шли три эскадренных миноносца.

Во время перехода дул свежий ветер силой до 5 баллов, и на волне линкор испытывал небольшую бортовую и килевую качку. Перед проходом кораблей стратегический фарватер был протрален, причем неприятельских мин там не обнаружили.

Идя 12-узловым ходом узкостью стратегического фарватера (ширина 108 м, длина 720 м), «Севастополь» в 12.45 почувствовал значительное сотрясение всего корпуса, свидетельствовавшее о прикосновении корабля к грунту. Вскоре последовал второй удар, причем корабль сначала качнуло на правый борт на 3–4°, а затем на левый борт. После второго удара нос корабля сильно рыснул вправо и оказался левее зюйдовой вехи.

На «Севастополе» сразу после удара был дан задний ход, несмотря на это, корабль по инерции продолжал двигаться вперед к мелководью со скоростью 3–4 узла, вследствие чего последовал третий удар. Корабль остановился, и его корма стремительно покатила под ветер. Когда линкор развернулся и стал против ветра и волны, машинам был дан еще раз задний ход, и он свободно, без посторонней помощи сошел с камня. Спустя 15 мин после первого удара был отдан якорь, который сначала полз по грунту, и забран был только после того, как вытравили 120 м якорной цепи.

После первого удара о грунт в отсеках были задраены водонепроницаемые двери и горловины. Затем были осмотрены носовые отсеки, причем было обнаружено поступление воды через пробоину внутрь корабля. Кроме того, через 20 мин после начала аварии вода была обнаружена в отделении цепных ящиков, в погребе малокалиберной артиллерии, в погребе мокрой провизии и под погребями первой башни, а также в междудонном пространстве первого и второго котельных отделений.

«Севастополь» через пробоины принял свыше 350 т воды, отчего его среднее углубление увеличилось на 10 см.

Корабль был отправлен в Кронштадт, где 31 августа поставлен в док. Осмотром подводной части было установлено, что удар, по-видимому, пришелся справа от линии киля и в вертикальном направлении, в районе от 29 до 57 шп. глубина вмятин доходила до 23 см, из них наибольшая – в районе 7-го котельного и холодильного отделений. В некоторых местах повреждения захватывали до трех поясов наружной обшивки на каждый борт. Кроме вмятин в днищевой части на 13 шп., были вышиблены заклепки, около 37 шп. имела трещина длиной в 0,6 м, шириной 5 см и далее две пробоины. В средней части корабля на протяжении от 60 до 123 шп. была повреждена во многих местах килевая балка с прилегающими к ней поясами наружной обшивки.

Работы по исправлению повреждений завершились 28 октября и обошлись в 555 590 руб.

Броненосный крейсер «Рюрик» БФ (капитан 1-го ранга А. М. Пышнов). Ночью 12 февраля 1915 г. в составе отряда крейсеров вышел из Ревеля для участия в миннозаградительной операции, «Рюрик» и «Адмирал Макаров» должны были прикрывать корабли-постановщики.

Отряд направился в южную часть Балтийского моря, к востоку от острова Готланд. Погода не благоприятствовала переходу: стоял густой туман, шел снег.

По плану отряд должен был пройти мимо берега на расстоянии 6 миль, но в действительности головной крейсер находился от маяка на расстоянии всего 20 каб. Близость берега была неожиданностью для командования бригады крейсеров и явилась результатом неучтенного штурманами течения, возникшего от восточного ветра силой в 2–3 балла.

Начальник бригады крейсеров, опасаясь посадки кораблей на прибрежные рифы острова Фло-Э, приказал изменить курс на 3° влево, с тем чтобы увеличить расстояние от берега, что и было выполнено «Адмиралом Макаровым». Следуя за головным в кильватере (на 16-узловом ходу), 13 февраля в 4.17 «Рюрик» попал на камни. Первый несильный удар произошел в днищевой части корабля правого борта, второй, несколько сильнее, ощущался вблизи киля при-

близительно через 1,5–2 минуты после первого, третий удар на протяжении 10 сек. ощущался в днище с левого борта.

В районе, где произошла авария, были обозначены глубины около 14,5 м. и никакой подводной опасности, предостерегающей мореплавателей, на картах.

На «Рюрике» пробили водную тревогу, а затем были приняты срочные меры к нахождению и определению степени полученных повреждений.

Сразу после ударов о камни вода стала поступать в междудонные отсеки, в угольные ямы, котельные и машинные отделения.

Повреждения полученные «Рюриком» на камнях, отразились на котельных установках и механизмах. Так, например, во втором и четвертом котельных отделениях семь котлов были несколько приподняты вверх вместе с внутренним дном. Носовая 254-мм башня при горизонтальном наведении потребовала тока более обычного на 24А.

На крейсере были затоплены большая часть помещений двойного дна, часть нижних угольных ям и третье котельное отделение. Всего «Рюрик» принял около 2700 т воды, запаса плавучести оставалось не более 2000 т. В этих условиях командир отряда счел невозможным продолжать операцию и принял решение возвращаться в базу.

Крейсера вернулись в Ревель, «Рюрик» шел 6-узловым ходом. Из Ревеля крейсер с помощью ледоколов «Ермак», «Петр Великий» и «Царь Михаил Федорович» перешел в Кронштадт, где был поставлен в док, где он находился 66 суток. Всего сильнейший крейсер флота был выведен из строя на 89 суток.

3 июня 1916 г. в 8 часов 1-я бригада линейных кораблей снималась с якоря с внутреннего Гельсингфорского рейда для следования в море. Погода была благоприятной, дул слабый ветер.

Первым вышел «Петропавловск», за ним «Гангут», третьим – «Севастополь» и последним – «Полтава». «Севастополь», обходя малым ходом стоявший на якоре линкор «Полтава», на пологой циркуляции слишком близко подошел к востовой вехе 6-й банки. Запоздав переложить руль для прохода узкостью, он в 8.52 коснулся правым бортом откоса мели Артиллерийского острова, на которой и остановился.

Хотя корабль после прикосновения к грунту без посторонней помощи отошел от места аварии и направился на внешний гельсингфоргский рейд, он из-за наличия пробоины вынужден был отдать якорь.

«Севастополь» получил пробоину длиной 3,4 м с застрявшим в ней камнем весом до 1,5 т в районе 91 шп. Волнообразная деформация обшивки по ширине и глубине показала, что причиной ее явился, видимо, находящийся под днищем камень. В районе 57–93 шп. междудонное пространство было затоплено водой, у правого внутреннего винта кромки одной лопасти были повреждены.

Для оказания помощи линейному кораблю к месту его якорной стоянки подошел буксир «Полезный», чтобы развернуть корабль и помочь ему стать на якорь.

Повреждение не дало возможности следовать в море в составе бригады, так как корабль требовал ремонта, вследствие чего он возвратился в базу.

Эскадренный миноносец «Новик» БФ (капитан 2-го ранга М. А. Беренс 2-й). 26 июня 1916 г. в 4.00 вышел из Рогокюля, направляясь Гельсингфорс для постановки в док. На переходе корабль развил скорость 33 уз. У острова Оденсхольм он попал в туман, но продолжал идти полным ходом, и только подходя по счислению к острову Нарген, снизил ход до 17 уз. Неожиданно в 2–3 каб. были обнаружены камни, первоначально принятые за буйки сетевого ограждения. Несмотря на то что был дан полный назад, «Новик» выскочил на камни по 1-е машинное отделение. При попытке дать задний ход, выяснилось, что проворачивается только левый винт, а другие задевают за грунт. К 10 часам подошли четыре малосильных буксира, но они не смогли стащить «Новик» с камней. В 12.00 подошел буксир-ледокол «Петр Великий» и подал 6-дюймовый перлинь, который четыре раза обнесли вокруг корпуса аварийного

корабля. Дважды рвались буксиры. В третий раз завели перлинь, и дополнительно «впрягли» с двух сторон малые буксиры, а эсминец стал подрабатывать средней и левой турбинами малым назад, и ровно в полночь «Новик» сошел на чистую воду. Затем «Петр Великий» отбуксировал эсминец в Гельсингфорс, и на следующий день он был поставлен в Сандвикский док. Все днище, от форштевня и до турбинного отделения, было повреждено, но внутреннее дно осталось невредимым, все механизмы в рабочем состоянии. 13 августа корабль вышел из дока.

Эскадренный миноносец «Забияка» БФ (капитан 2-го ранга барон А. М. Косинский).

Утром 4 сентября 1916 г. направился из бухты Монвик в Гельсингфорс с заходом в Ревель. Командир, получив телеграмму о том, что к западу от Центральной позиции обнаружена неприятельская подводная лодка, решил пересечь Финский зал к востоку от опасного района и идти в Гельсингфорс шхерами. В шхерах корабль шел 24-узловым ходом. В районе острова Тальшер командир приняв написанный на полях карты компасный курс за истинный, допустил ошибку в исправлении румбов на 3°. Кроме того, он перепутал одну из нордовых вех, оставив ее неправильно. В результате корабль пошел между вехой и 2,5-м банкой. Заметив вскоре допущенную ошибку, командир эсминца уменьшил ход до 20 уз. и переложил руль лево на борт, но было уже поздно. На корабле почувствовали несколько последовательных ударов подводной частью о грунт, сопровождавшихся сотрясением корпуса, после чего эсминец оказался на чистой воде. Сразу после ударов левая турбина остановилась, а правая в тот момент развила до 700 об/мин. Был отдан якорь, но корабль продолжал двигаться вперед и вправо, остановившись в 4,5 каб. от места навигационной аварии. Корабль развернуло ветром, и он навалился правым бортом на другую банку.

С юта завели верп, при помощи которого корму «Забияки» оттянули немного влево, но через 10 мин 5-дюймовый трос лопнул, и эсминец возвратился в первоначальное положение, приткнувшись к мелководью правым бортом. Через заклепочные швы начала сочиться вода в патронный погреб № 2 и машинную мастерскую. В этом районе завели пластырь и начали откачку воды переносными эжекторами.

К месту аварии из Гельсингфорса прибыли эсминец «Орфей» под брейд-вымпелом начальника дивизиона капитана 1-го ранга В. С. Вечеслова, буксиры «Черноморский № 2» и «Атлас». С кормы был подан перлинь и с помощью буксиров «Забияку» вывели в район больших глубин, а затем отбуксировали в Гельсингфорс. Водолазы, осмотрев подводную часть корабля установили, что наружная обшивка в подводной части от 74 до 152 шп. местами имела трещины, в районе 145–152 шп. – гофры и небольшие пробоины. Пера руля не оказалось вовсе. Конец правого вала с гребным винтом был оторван, правый кронштейн сломан. Левый вал позади кронштейна был погнут, у винта сломаны лопасти. В 12-ти нефтяных цистернах обнаружили течь. «Забияка» был выведен из строя и встал в доковый ремонт.

Эскадренный миноносец «Орфей» БФ (капитан 2-го ранга князь Голицын). 4 сентября 1916 г. был направлен из Гельсингфорса к месту аварии эсминца «Забияка». На «Орфее» шел начальник дивизиона капитан 1-го ранга В. С. Вечеслов.

Покинув место аварии «Забияки», «Орфей» возвращался на базу. Проходя 15-узловым ходом между бонами и банкой Вестергрудн, при развороте на циркуляции эсминец сел на камни, повредив днище. Попытки сняться самостоятельно окончились неудачно. Для уменьшения осадки была откачана нефть и выгружен весь артиллерийский боезапас. На следующий день три буксира сняли «Орфей» с мели и привели его на Гельсингфорский рейд, где корабль встал на якорь.

Водолазы обследовавшие подводную часть обнаружили: от удара о камни повреждена обшивка корпуса на 44–45 шп., в этом же районе вправо и влево от киля разошлись швы, кроме того, имелись вмятины в обшивке. У правого винта была обломана кромка одной лопасти. В междудонных нефтяных цистернах обнаружена вода. Затем «Орфей» под своими машинами

вошел в Южную гавань Гельсингфорса, причем во время хода ощущалась сильная вибрация. Корабль встал в ремонт. Так в один день флот временно потерял два новейших эсминца.

8 октября 1916 г. 1-я бригада линейных кораблей в составе «Петропавловск», «Гангут», «Севастополь», «Полтава», в сопровождении трех эсминцев в 11.45 снялась с якоря из Гельсингфорса для следования в море, причем до Лапвика им предписывалось идти шхерами.

Погода стояла пасмурная, временами шел дождь, дул ветер силой 5–6 баллов. В 16.30 проходя узкостью стратегического фарватера из-за неправильного расчета командира «Севастополя» капитана 1-го ранга Владиславлева при управлении кораблем, линкор слишком быстро катился носом к нордовой веже. Несмотря на стремление командира сдерживать корабль сначала изменением оборотов турбин, затем отдачей правого якоря, «Севастополь», имея большую инерцию, попал на 8-метровую банку.

На корабле была пробита боевая тревога. Начальник бригады, державший флаг на «Петропавловске», заметив поднятые сигналы на «Севастополе», запросил его о случившемся и, узнав об аварии, оставил для оказания помощи два миноносца, а сам с остальными кораблями продолжал следовать в Лапвик.

При посадке на камни носовая часть «Севастополя» вышла из воды на 1,2 м, в то время как его корма находилась на плаву, временами ударяясь на волне о подводные камни, находившиеся у нордовой вежи № 5 (на карте камни обозначены не были).

Опасаясь сильных повреждений в корме, командир «Севастополя» приказал миноносцу «Легкий» завести верп линейного корабля, для того чтобы отвести корму от банки, но это намерение командира осталось неосуществленным: из-за большой волны ночью ветер несколько утих, волна уменьшилась и удары кормы о грунт прекратились.

На следующее утро завезли два верпа по 3 т каждый, что дало возможность отодвинуть корму корабля на 9 м в сторону от подводного камня.

По радио была послана командующему флотом просьба прислать транспорты для перегрузки на них топлива и снарядов из носовой части аварийного корабля с целью его облегчения и увеличения дифферента на корму. Кроме того, просили прислать мощные ледоколы для снятия «Севастополя» с камней. К аварийному кораблю прибыли ледоколы «Сампо», «Тармо» и «Царь Михаил Федорович». Несмотря на усилия этих судов, «Севастополь» остался на прежнем месте. Поэтому запросили командование прислать ледокол «Ермак».

10 и 11 октября водолазы осмотрели подводную часть линкора. Они нашли раздвинутые кораблем ил и песок, но добраться до повреждений им не удалось.

После окончания подготовительных мероприятий и сбора спасательных средств 12 октября приступили к выполнению плана спасательных работ, предварительно разгрузив корабль на 2000 т. стаскивание «Севастополя» с камней происходило при востовом ветре силой до 5 баллов и при высоте воды на 0,5 м выше ординара.

Ледоколы «Ермак», «Царь Михаил Федорович» и «Сампо» подали буксиры на корму «Севастополя», а ледокол «Тармо» тянул корабль с носа, причем все спасательные суда дали сначала малый, затем средний ход, постепенно доведя его до полного. Турбины «Севастополя» помогали ледоколам, работая полным ходом, и через 8 мин линейный корабль без особых затруднений сошел на чистую воду и под своими машинами пошел в Кронштадт.

21 октября он был введен в док. Осмотром комиссии установлено, что в подводной части «Севастополя» имелись вмятины в килевой коробке. Вмятины имелись на обоих бортах почти на всей длине корпуса. Малый руль был сломан у стакана гельмпорта и утерян. Кожух крайнего гребного вала был частично оборван у дейдвудной трубы. Лопастей крайнего правого гребного винта были сильно погнуты, а лопасти левого наружного винта немного обломаны, нарушена линия левого наружного вала, вследствие чего он вращался туго.

Восстановительные работы заняли 20 суток и стоили до 30 000 руб.

Крейсер пограничной стражи «Страж», предназначенный для обслуживания стратегического фарватера в районе Гангэ-Удд, 11 сентября 1916 г. в 8.45 вышел из бухты острова Юссаре для постановки двух вех, снесенных линейным кораблем «Севастополь» на стратегическом фарватере во время его аварии. С утра дул свежий ветер от зюйд-веста силой до 7–8 баллов, и на стратегическом фарватере была значительная волна. Проход стратегическим фарватером был затруднен вследствие большого количества судов, прибывших к месту аварии «Севастополя».

Не имея достаточно свободного места на фарватере, командир «Стража» решил выйти за ограждение, считая возможным пройти по 7,3-й банке. В это же самое время вне фарватера шел буксир «Черноморский», ведя баржу.

«Страж», намереваясь обогнать буксируемую баржу, направился в промежуток между караваном и зюйдовой вехой и, находясь от нее в 45 м, ударился подводной частью о грунт, после чего остановился на 1,5-м банке, которая на карте считалась с 7-м глубиной.

Командир, видя, что корабль перестал двигаться, немедленно застопорил машину и дал задний ход. Чтобы оповестить о случившемся остальные корабли и привлечь их внимание, «Страж» давал тревожные свистки.

Хотя машина крейсера работала на задний ход в течение 10 мин, корабль сдвинуться с места не смог. Сильная зыбь приподнимала корабль и ударяла его о грунт, в результате чего в скором времени в обшивке появилась течь, постепенно увеличивавшаяся. Через 15 мин в трюме под машиной появилась вода, которая начала постепенно заполнять носовой, а затем и кормовой трюмы. В ход были пущены водоотливные средства. В помощь им воду откачивали ручной помпой. Сначала перечисленных средств оказалось достаточно, но при усилившихся ударах и увеличивавшихся повреждениях в корпусе количество поступавшей воды все увеличивалось и тогда водоотливные средства оказались недостаточными.

Когда вода подступила к площадке машинного отделения, механик опасаясь взрыва, вывел из действия котел. Для прекращения поступления воды внутрь корабля команда пыталась завести два пластыря с носа и кормы, с трудом протаскивая их по направлению к миделю, но это удалось сделать только на протяжении 10 м, дальше пластыри вследствие плотного касания днища о грунт не шли, и вода в помещениях корабля поднялась выше рундуков. В 11 ч к аварийному кораблю подошли спасательное судно «Силач» и буксир «Нарген», они подали концы на «Страж» – один на нос, другой на корму.

По мере поступления воды внутрь корабля начал увеличиваться его крен на левый борт, причем одновременно увеличивался и дифферент.

Командир, видя критическое положение корабля и опасаясь за экипаж, дал команду перейти на «Силач». Таким образом, крейсер был оставлен на камнях.

Командование флотом решило спасти корабль, и к работам по снятию крейсера приступили 12 сентября. В этих работах участвовали спасательные пароходы «Карин» и «Прожектор». Подав свои шланги на «Страж», они приступили к откачиванию воды и к производству водлазных работ.

Вода постепенно убывала, к 23 часам ее почти откачали, и корабль стал на ровный киль. Водолазы обнаружили, что корабль сидит на 1,5-й банке, имея в районе котельного отделения по обоим бортам пробоины. Диаметральная плоскость находилась между двумя камнями.

13 сентября в 13 ч к «Стражу» подошел спасательный пароход «Эрви» и подал два стальных троса, которые закрепили с кормы за грот-мачту. Попытка снять крейсер с мели ему не удалась, так как начавшийся шторм прервал спасательные работы. К утру следующих суток начальник спасательной партии заметил, что корабль погрузился в воду до фальшборта с креном на правый борт. Считая положение корабля безнадежным, начальник спасательной партии снял на «Эрви» оставшийся экипаж «Стража», секретные документы и карты и ушел в Гельсингфорс.

Линейный корабль «Императрица Екатерина Великая» ЧФ (капитан 1-го ранга Сергеев 4-й) с 8 по 11 октября 1916 г. в сопровождении двух эсминцев осуществлял прикрытие перевозки военных грузов и войск на транспортах и постановку минного заграждения у Босфора. По окончании возложенной на него задачи, возвращаясь в базу в условиях малой видимости (при мгле) и неправильно ориентируясь по огням створных знаков, линкор продолжал идти 15-узловым ходом до тех пор, пока не приблизился к бонам Севастопольской бухты.

Командир корабля, заметив ошибку, дал турбинам полный ход назад, но корабль, круто покотившись вправо и развернувшись на 135°, продолжал по инерции идти вперед. Вскоре корабль носом приткнулся к ряжам против Константиновской батареи, намотав на винт левой турбины стальной трос бонового заграждения и повредив о грунт одну лопасть винта. Кроме того, в носовой подводной части корабля появилась вмятина.

Командующий флотом, узнав об аварии линейного корабля, который находился на внешнем, не защищенном от германо-турецких подводных лодок рейде, приказал выслать ему на помощь все спасательные средства Севастопольского порта.

На «Императрице Екатерине Великой» для облегчения процесса съёмки с ряжей произвели перекачивание воды и нефти из носовых отделений в корму с целью увеличения дифферента на корму. К утру корабль удалось снять с мели и для исправления повреждений поставить в док.

Миноносец «Стройный» БФ 15 августа 1917 г. по пути от мыса Кави к пристани Менто (в Рижском заливе) в 19.50 на 17-узловом ходу во мгле выскочил на камни 1,5-й банки. От сильных ударов его корпус получил несколько пробоин, расположенных по всей длине подводной части миноносца. Шпунтовый лист (первый от киля) обшивки правого борта был разрезан камнем на протяжении 18 м, а по левому борту – 15 м (длина миноносца 64 м). Кроме того, оказались поврежденными шпангоуты, и в местах соединения листов обшивки было потеряно большое количество заклепок.

Промером вокруг корабля было установлено, что «Стройный» сидит на плоском камне, через который он не проскочил в первый момент аварии, поэтому корма эсминца была приподнята и из воды торчали винты, а корпус корабля лежал на камнях с креном на правый борт.

Так как «Стройный» из-за больших повреждений сойти с мели без посторонней помощи не мог, командование приняло срочные меры к его спасению. 18 августа прибыло спасательное судно «Эрви» с водолазами, а 19-го спасательные суда «Карин» и «Геро». Сложность обстановки, в которой находился «Стройный», заставила водолазов перед началом работ в течение трех суток изучать имевшиеся повреждения, тем более, что водолазы не имели возможности проникнуть под корабль.

Обследование корпуса происходило с внутренней его части, куда водолазы проникли с большими трудностями. В кочегарном отделении котлы оказались приподнятыми вверх на 25,4 см. вследствие разрушения дна под носовым котельным отделением, второй котел сидел на скале.

С корабля были выгружены запасы угля, сняты орудия и торпедные аппараты. Затем водолазы начали заделывать пробоины, а спасательные суда подав шланги на аварийный корабль откачивали воду. Уровень воды в миноносце, несмотря на все усилия не понижался.

Но миноносец все же получил некоторую положительную плавучесть, вследствие чего крен, доходивший сначала до 20°, постепенно уменьшился до 3°. Корпус корабля теперь касался камней только в двух местах, и у командования появилась надежда стащить «Стройного» с мели. С «Эрви» на миноносец был подан буксир длиной 180 м. Несмотря на продолжительные попытки, «Стройный» продвинулся всего на 3,5 м. Оказалось, что его движение стало невозможным, поскольку за кормой корабля имелись камни, преграждавшие с бортов путь аварийному кораблю. При дальнейших попытках снятия «Стройного» с камней он получил новые вмятины в обшивке по бортам и по-прежнему остался на мели.

Положение «Стройного» значительно ухудшилось 21 августа, когда германский самолет совершил налет на эсминец, две бомбы разорвались у правого и левого бортов. Они нанесли миноносцу значительные повреждения. Вся носовая часть «Стройного» до кормового котельного отделения заполнилась водой, поэтому водолазам потребовалось много времени и труда для заделки вновь полученных пробоин.

Засвеживший ветер, непрерывно дувший с 28 августа по 2 сентября, мешал производству спасательных работ. Начальник спасательной партии 2 сентября высказал свое мнение о безнадёжности положения «Стройного». Эскадренный миноносец был признан в безнадёжном состоянии и оставлен личным составом.

Подводная лодка «Единорог» БФ (лейтенант К. Н. фон Эльсман). 12 сентября 1917 г., выходя на позицию, совершила, в силу плохой ориентировки, преждевременный поворот у острова Эре и в 11 часов на скорости 13 уз. выскочила на камни с острыми краями и проползла по ним всей длиной корпуса. Постепенно замедляя ход, лодка с дифферентом на корму и креном на правый борт остановилась. Лодка получила пробоину в носу и потеряла винты. Удар был настолько сильным, что дизели сорвало с фундаментов. Внутри корпуса поступала вода. «Единорог» не мог сам сняться с банки, его било о камни в течение получаса.

В 11.35 лодка была снята с камней подошедшим буксиром «Атту», но при буксировке в 12.25 она снова села на скалы. «Атту» пытался ее снять, но на этот раз он оказался бессильным. В 13.15 «Единорог» продолжал носом погружаться в воду. Когда положение его стало критическим, командир решил пересадить экипаж на буксир. И, через несколько часов, лодка затонула носом на глубине 13,5 м, в то время как корма находилась на плаву на углублении 5 м. Через 13 дней, 25 сентября «Единорог» был поднят спасательным судном «Волхов» и приведен в Ревель на ремонт.

Линейный корабль «Петропавловск» БФ (капитан 1-го ранга М. А. Беренс), находясь в походе, 26 октября 1917 г. в 20 часов сел на камень. Пытаясь сойти без посторонней помощи, командир дал машинам задний ход, но корабль остался стоять на прежнем месте. Спущенные водолазы осмотрели подводную часть «Петропавловска» и установили, что корабль носом сидит на камне. Стремясь облегчить носовую часть корабля, командир приказал произвести перегрузку снарядов 305-мм и 120-мм артиллерии, но это мероприятие не дало положительных результатов. Тогда командир корабля распорядился затопить кормовой дифферентный отсек, после чего машинам дали полный задний ход, но корабль по-прежнему плотно сидел на камне.

На помощь «Петропавловску» к месту аварии прибыл линейный корабль «Гангут», на который подали стальной 203-мм трос, после чего началось снятие «Петропавловска» с мели. Эти работы закончились 12 ноября.

Во время Первой мировой войны балтийские «дредноуты» (линкоры типа «Севастополь») не произведя ни одного выстрела по противнику, получили множество повреждений от посадки на мель. На их ремонт потрачено много времени и средств.

Транспорт «Ша» БФ, груженный углем, 13 декабря 1917 г. вышел из Кронштадта, в Гельсингфорс за ледоколом «Волынец». Плавание происходило в трудных условиях из-за плохой погоды и тяжелого льда, встретившегося за Большим Кронштадтским рейдом.

Имея преимущество в ходе, «Волынец» стал постепенно уходить вперед и вскоре скрылся из вида, тогда командир транспорта решил идти один. Вехи, ограждавшие фарватер, вследствие малой видимости и периодического снегопада были плохо видны, кроме двух, которые командир транспорта приказал рулевому оставить по правому борту. Не прошло и нескольких секунд после поворота, как транспорт на полном ходу коснулся грунта.

В трех первых трюмах появилась вода, и нос судна стал медленно погружаться, оказалось, что транспорт сидит на 8-метровой банке. Транспорт стал давать тревожные свистки, прося о помощи. Вскоре к транспорту подошла шлюпка с финского берега. Пользуясь оказией, второй помощник был послан на берег, чтобы доложить о случившемся и вызвать водолазов.

К вечеру 13 декабря положение транспорта ухудшилось, так как вода стала проникать в машинное отделение. Единственная донка не справлялась с водой и часто засорялась. 15 декабря вода стала поступать в котельное отделение, когда ее уровень достиг топок, пар в котлах пришлось прекратить. К транспорту подошли танкер «Татьяна» и пароход «Молодец», а из Петрограда вышел ледокол «Силач» с водолазами на борту.

18 декабря водолазы осмотрели «Ша» и установили, что по левому борту транспорта имелись три пробоины и трещина длиной в 70 см.

«Силач» своими мощными водоотливными средствами откачивал воду, и ее уровень стал понижаться. Но сильный шторм развел волну, на которой «Силач» не мог держаться у борта «Ша». К тому же транспорт стало сильно бить о грунт, увеличивая повреждения.

Видя безнадежное положение транспорта, его экипаж перешел на «Силач», на «Ша» остались командир, старший помощник, механик, боцман и два кочегара.

Ветер постепенно усиливался и дошел до силы шторма, судно поползло на большие глубины. Желая задержать транспорт на мелководье, командир приказал отдать оба якоря, но один из них (левый) не отдавался вследствие обмерзания в клюзе. 22 декабря под влиянием свежего ветра транспорт все же сполз на большую глубину, имея при этом крен до 8° на левый борт.

5 января, когда ветер стих, буксир «Силач» снова подошел к борту «Ша» и возобновил откачку воды, что дало возможность развести пары и поддерживать низкий уровень воды своими средствами. 7 января штормовой волной начало заливать машинное и котельное отделения, и пары на транспорте пришлось снова прекратить. Волна с такой силой хлестала в борт транспорта, что брызги достигали дымовой трубы. От брызг на палубе образовался слой льда толщиной до 0,3 м, а двери от обмерзания потеряли способность закрываться. Все трюмы, кроме № 5 и таранного отделения, были залиты водой. Лед в заливе постепенно увеличивался и к 4 января настолько окреп, что установилось пешеходное сообщение с берегом в районе Стирсуддена. Спасательные работы производить было невозможно, и транспорт «Ша» остался на камнях в безнадежном состоянии.

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.