

Конкевич Леонид Григорьевич

**Летопись крушений и других
бедственных случаев военных
судов русского флота**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84-4
Л47

Л47 **Леонид Григорьевич К.**
Летопись крушений и других бедственных случаев военных судов русского флота / Кон-
кевич Леонид Григорьевич – М.: Книга по Требованию, 2025. – 509 с.

ISBN 978-5-519-90151-2

ISBN 978-5-519-90151-2

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2025
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2025

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг — не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель — вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания — решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

ОТЪ УЧЕНАГО ОТДѢЛЕНІЯ
МОРСКАГО ТЕХНИЧЕСКАГО КОМИТЕТА.

Ни одно поприще дѣятельности человѣка не требуетъ отъ него такого сосредоточнаго вниманія къ своему дѣлу и нигдѣ такъ быстро результаты не слѣдуютъ за ошибками или за неисправностію вещей, какъ на морѣ. Оттого въ эскадрахъ на всѣ дѣйствія обращается серьезное вниманіе; ежедневно показывается число больныхъ, счисляемая широта и долгота, замѣчается каждая идущая по рейду шлюпка, усиленно слѣдятъ за сигналами, дѣлаемыми адмираломъ, что видно изъ быстроты отвѣтовъ на нихъ, однимъ словомъ—вся эскадра замѣчаетъ безпрестанно даже всякую мелочь, которая обнаруживаетъ исправность или неисправность каждаго лица или вещи на флотѣ, такъ какъ отъ подобныхъ, повидимому, мелочей можетъ иногда произойти гибель судовъ и людей. Неисправность часового, смотрящаго впередъ, дурная пригонка клапановъ или пропускъ болта въ подводной части, снесеніе волненіемъ или кража вѣхи — все это такія явленія, которыхъ ни предусмотрѣть, ни отвратить невозможно или весьма

трудно, но отъ которыхъ могутъ произойти весьма важныя послѣдствія. Это ведетъ къ исключительной строгости морскихъ законовъ, а отъ служащихъ требуетъ постоянной заботливости и недремлющаго надзора за самымъ точнымъ исполненіемъ малѣйшихъ подробностей. Каждая такая подробность составляетъ существенную часть дѣла; а какъ такихъ подробностей безчисленное множество, то для полного ихъ изученія ни службы, ни даже цѣлой жизни одного человѣка недостаточно, а потому для моряка, болѣе чѣмъ для кого-либо другаго, необходимо имѣть предъ собой указанія прошедшаго.

На сколько славные подвиги прошедшаго могутъ подвинуть къ подражанію доблестямъ, на столько знанія несчастныхъ случаевъ оберегутъ въ подобныхъ же обстоятельствахъ, потому что въ большинствѣ случаевъ несчастія происходили отъ непредвидѣнія той или другой мѣры предосторожности, или нарушенія того или другаго забытаго правила. Изъ этого слѣдуетъ, что описаніе крушеній и другихъ бѣдствій, претерпѣнныхъ военными судами, составляетъ необходимый матеріалъ для каждаго командира судна и эскадры и можетъ, такъ сказать, замѣнить ему совокупную опытность всѣхъ предшествовавшихъ плавателей, находившихся въ критическомъ положеніи.

Эти соображенія побудили Ученое Отдѣленіе М. Т. К. предпринять продолженіе трудовъ Головина и Соколова, по описанію крушеній и другихъ бѣдствій нашихъ военныхъ судовъ. Хотя описательный способъ изложенія крушеній представляетъ болѣе драматизма и, слѣдовательно, можетъ болѣе заинтересовать, какъ литаратурное произведеніе, но Ученое Отдѣленіе нашло, что критическій взглядъ хотя не столь занимательный, принесетъ гораздо

болѣе пользы для дѣла. Вотъ почему оно рѣшилось, при составленіи описанія послѣдующихъ крушеній, невошедшихъ въ трудъ Соколова, ограничиться исключительно выборками изъ официальныхъ судебныхъ и слѣдственныхъ дѣлъ, производившихся по поводу этихъ крушеній. Что же касается до крушеній иностранныхъ военныхъ судовъ, которыя составляютъ продолженіе этого сочиненія, то Отдѣленіе за невозможностью держаться въ нихъ того же пріема изложенія, допустило простой переводъ ихъ изъ иностранныхъ источниковъ, не стѣсняясь самымъ характеромъ ихъ изложенія. Въ лѣтопись крушеній русскихъ судовъ, вошли дѣла о всѣхъ судахъ, потерпѣвшіе крушенія съ 1853 года по 1869 годъ включительно и приложенъ полный списокъ потерпѣвшихъ крушеніе судовъ съ 1713 года; для иностранныхъ же судовъ пришлось ограничиться описаніемъ лишь нѣкоторыхъ крушеній англійскихъ военныхъ судовъ и приложитъ къ нимъ возможно-полный списокъ крушеній этихъ судовъ, такъ какъ совершенно полныхъ свѣдѣній по этому предмету нѣтъ даже въ англійскихъ печатныхъ источникахъ. Относительно флотовъ другихъ иностранныхъ державъ недостатокъ въ свѣдѣніяхъ еще болѣе ощутителенъ и Отдѣленіе могло только приложить небольшой списокъ за три года, извлеченный изъ разныхъ печатныхъ свѣдѣній. Составленіе первой части этого труда поручено Отдѣленіемъ Лейтенанту Конкевичу, а переводъ второй части порученъ Капитанъ-Лейтенанту Новосильскому; главное же наблюденіе за общей редакціей сочиненія принялъ на себя Членъ Отдѣленія Свѣты Его Величества Контръ-Адмиралъ Стеценко.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Изданіе это, предпринятое по распоряженію Ученаго Отдѣленія Морскаго Техническаго Комитета, служить продолженіемъ лѣтописи А. П. Соколова и содержитъ въ себѣ описаніе крушеній нашихъ военныхъ судовъ съ 1853-го по 1870-ый годъ и нѣсколько несчастныхъ случаевъ, которые хотя обошлись безъ гибели судовъ, но представляютъ собою факты, весьма поучительные въ морскомъ отношеніи.

Рѣшенія Генераль-Аудиторіата, морскихъ судовъ, слѣдственные дѣла и дѣла военно-судныхъ комиссій, выражая собою духъ времени и взглядъ людей компетентныхъ на морское дѣло, открываютъ множество подробностей, разъясняютъ причины бѣдствій, указывая на сдѣланныя ошибки, и такимъ образомъ придаютъ крушеніямъ характеръ поучительный, не только какъ прошлое для будущихъ поколѣній, но и какъ настоящее для насъ поэтому я старался, на сколько возможно подробнѣе, изложить дѣла слѣдственныхъ комиссій и всѣ тѣ данныя, которыя служили основаніями при рѣшеніяхъ суда.

Да не покажется страннымъ; что здѣсь въ числѣ судовъ, потерпѣвшихъ крушеніе, значатся и такія, ко-

торыя въ настоящее время опять, попрежнему, несутъ свою службу. Описывая бѣдствіе судовъ на морѣ, говорятъ, что судно терпитъ бѣдствіе, что судно терпитъ крушеніе, наконецъ, гибнетъ, идетъ ко дну; строго говоря, трудно опредѣлить въ наше время которое изъ этихъ выраженій представляетъ судно въ совершенно безнадежномъ положеніи, хотя, однако, примѣняясь нѣсколько къ формамъ общежитія, каждое изъ нихъ должно было бы выражать извѣстную степень этого положенія; но на дѣлѣ выходитъ иначе: кругозоръ чело-вѣчества заодно съ природой измѣняется, кругъ дѣйствій тоже, смыслъ словъ, выражающихъ дѣйствія, становится шире; слова: „крушеніе“, „гибнетъ“, прежде весьма опредѣленные, сдѣлались въ настоящее время широкими, менѣе опредѣленными; намъ удастся, съ помощію нашихъ знаній, поднимать со дна морскаго суда громаднхъ размѣровъ и водоизмѣщеній. Случись эти же бѣдствія съ ними нѣсколько десятковъ лѣтъ назадъ, по недостатку средствъ, они остались бы лежать на днѣ морскомъ, были бы давно безслѣдно занесены песками или размыты волнами, канули бы въ вѣчность, какъ канули и канутъ не разъ еще имена близкихъ и дорогихъ существъ, окончившихъ жизнь въ борьбѣ и мученіяхъ.

Судостроеніе быстро шагаетъ впередъ, изобрѣтательности чело-вѣчества не предвидится конца; паруса, ставившіе насъ прежде въ такую большую зависимость отъ безчисленныхъ случайностей неизвѣданной природы, вытѣсняются въ военныхъ флотахъ разнообразными двигателями; карты вѣтровъ и теченій и метеорологическія станціи знакомятъ насъ ближе съ природою — все это, казалось, повидимому, должно было бы обезпечивать благополучіе плаваній, уменьшать число кру-

шеній бѣдствій, если не принять въ соображеніе другихъ возникшихъ обстоятельствъ, наоборотъ, способствующихъ къ увеличенію бѣдствій. Суда изъ чисто-парусныхъ морскихъ переобразовались въ мелкосидящія съ большимъ дрейфомъ, плохо слушающія руля, не то парусныя, не то паровыя; плавучее гибкое дерево замѣнено въ судостроеніи легко пробиваемымъ, но не легко задѣлаемымъ, идущимъ ко дну желѣзомъ. Непроницаемыя пероборки спасаютъ судно отъ затопленія, но не избавляютъ его отъ бѣдственного положенія; судно, хотя, можетъ быть, ко дну и не идетъ, но бѣдствіе оно терпитъ; тамъ, гдѣ деревянное судно коснулось бы слегка мели — судно желѣзное получаетъ пробоину и чрезъ нѣсколько мгновеній, если оно въ эскадрѣ, на немъ уже развивается призывный сигналъ: „терплю бѣдствіе, требую немедленной помощи“. Требованія выросли; къ намъ, морякамъ, стали взыскательнѣе, а мы, съ своей стороны, вслѣдствіе этихъ требованій, стали болѣе склонны къ риску, болѣе самонадѣянны чѣмъ прежде; не уменьшаемъ хода въ туманѣ, не боимся подвѣтреннаго берега, становимся на якорь почти въ бурунахъ, у открытаго берега, вѣря безусловно въ силу машины, въ крѣпость канатовъ и якорей, увлекаясь и забывая подчасъ, что ничего нѣтъ безусловно вѣрнаго, надежнаго, что явленія природы, густота тумановъ, неуловимость теченій, величіе стихій, съ которыми намъ приходится имѣть дѣло, остались не измѣненными, и что, слѣдовательно, и паръ и всѣ перевороты въ области судостроенія не имѣютъ и не могутъ имѣть того громаднаго вліянія на уменьшеніе несчастій на морѣ, какое приписывается имъ мнѣніемъ большинства въ слояхъ общества, малознакомаго съ морскимъ дѣломъ. Между тѣмъ, прочитывая крушенія

судовъ нашихъ съ 1713 по 1853 годъ и перебирая всѣ бѣдствія военныхъ судовъ за послѣднія 17 лѣтъ, съ 1853 года, мы видимъ, что въ первомъ случаѣ при 285 крушеніяхъ за 140 лѣтъ приходится 2,03 крушеній въ годъ, что нѣсколько лѣтъ за этотъ промежутокъ времени, какъ видно изъ прилагаемой здѣсь таблицы, были чрезвычайно тягостны для насъ по числу крушеній.

Напр. въ 1850 году	4 крушенія.
— 1848 —	5 —
— 1847 —	5 —
— 1838 —	9 —
— 1830 —	5 —
— 1827 —	6 —
— 1824 —	10 —

За послѣднія 17 лѣтъ мы ни за одинъ годъ не испытывали такихъ потерь и, имѣя за всѣ 17 лѣтъ только 22 крушенія, приходится на каждый годъ 1,35 крушеній — менѣе сравнительно съ прошедшими годами. Причина къ уменьшенію этихъ несчастій заключается, безъ сомнѣнія, въ уменьшеніи численности флота. Было время, когда Россія имѣла подъ флагомъ своимъ 56 линейныхъ кораблей, не считая большаго количества судовъ меньшаго размѣра; это время прошло, составъ и численность флотовъ всѣхъ націй, а нашей въ особенности, измѣнился. Сознывая, съ другой стороны, дороговизну современныхъ судовъ изъ потерпѣвшихъ крушеніе, бывшихъ на днѣ, 15% изъ нихъ, благодаря развитію морскаго дѣла, благодаря неимовѣрнымъ усиліямъ, снова плаваютъ, снова готовы въ бой, снова подъ россійскимъ флагомъ скользятъ по волнамъ океановъ; между тѣмъ какъ въ прежнія времена

только $7\frac{1}{2}\%$ изъ нихъ могли снова служить государству. Факты, слѣдовательно, говорятъ сами за себя.

Источниками для настоящаго труда служили: Дѣла морскихъ судовъ въ Кронштадтѣ и Петербургѣ, дѣла Генераль-Аудиторіата, Морской Архивъ въ Петербургѣ, „Морской Сборникъ“ и „Лѣтопись“ А. П. Соколова.

Л. Конкевичъ.

Пароходъ «Еникале».

Крушеніе парохода, «Еникале» по разсмотрѣніи слѣдственного дѣла, оставляетъ весьма непріятное впечатлѣніе; оно представляетъ собою странное сочетаніе самыхъ разнообразныхъ, разнообразивыхъ показаній, направленныхъ единственно ко взаимному обвиненію; между тѣмъ, какъ въ большинствѣ случаевъ гибели судовъ, показанія офицеровъ и команды служатъ исключительно источникомъ къ отысканію дѣйствительныхъ причинъ несчастія, ко взаимному оправданію. Въ крушеніи же «Еникале» всѣ показанія офицеровъ, какъ я сказалъ уже выше, стремятся къ взаимному обвиненію и затемняютъ дѣло. Изъ 893-хъ листовъ слѣдственного дѣла нѣтъ возможности вывести какое нибудь точное заключеніе о дѣйствительныхъ причинахъ гибели «Еникале». Безъ тумана, при ясной погодѣ, въ тихую октябрьскую ночь, пароходъ выскочилъ на камни у приглубаго возвышеннаго берега мыса Киркенесь. Пароходъ принадлежалъ пароходной экспедиціи, шелъ рейсомъ, изъ Одессы въ Сухумъ подъ командою капитанъ-лейтенанта Дандри; служащіе на пароходѣ были: подпоручикъ Горголи, прапорщикъ Макаровъ и мичманъ Обольяниновъ. Изъ слѣдственного дѣла видно, что пароходъ «Еникале», 17 октября 1853 года въ 4 часа 45 минутъ по полуночи, въ бытность на вахтѣ корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщика Макарова 2, слѣдуя изъ Севастополя въ Ялту вдоль берега, на траверсѣ мыса Киркенесь, наткнулся на гряду камней, почему по свозѣ тогда же пассажировъ на берегъ, пароходъ перешелъ въ Алупку и поставленъ на мель. Для спасенія парохода «Еникале» были отправлены изъ Севастополя пароходы «Владиміръ» и «Грозный». Задѣлкѣ пробоинъ въ подводной

части и люковъ на палубѣ постоянно препятствовала морская зыбь и вскорѣ за тѣмъ пароходы «Владиміръ» и «Грозный» были отозваны по экстренному назначенію. 29 октября, въ полдень сдѣлавшійся SO вѣтръ съ зыбью, въ продолженій 4 часовъ, развелъ большое волненіе; на пароходѣ сломало мачты и трубы, разломало кормовую и носовую части и снесло ихъ палубы.

При производствѣ изслѣдованія прапорщикъ Макаровъ 2-й объяснилъ: что пароходъ снялся изъ Севастополя ровно въ полночь, и въ $\frac{1}{2}$ 1 часа вышелъ за вѣхи, а въ $\frac{1}{4}$ 2-го часа, когда пароходъ обогнулъ траверзъ Херсонескаго маяка на R SW, въ состояніи не болѣе полумили, то корпуса штурмановъ поручикъ Горголи, крикнулъ съ площадки рулевымъ: держать на R SSO, и потомъ въ присутствіи командира приказалъ ему, Макарову, вступить на вахту, и о всѣхъ случаяхъ давать знать командиру, курсы же держать прежніе, именно: на R SSO пролежать миль 10-ть, лечь на R SO и пролежавъ до траверса мыса Сарыча лечь на R OtN до Такмынскаго маяка, почему онъ тогда же вступивши на вахту, пролежалъ первымъ румбомъ $13\frac{1}{2}$ миль; вторымъ R пролежалъ $\frac{1}{4}$ часа, $2\frac{1}{2}$ мили далѣе траверса мыса «Сарыча», самовольно, пользуясь отсутствіемъ командира съ верху; на R OtN пролежалъ только 10 минутъ, и прикрываясь незамѣтною вовсе зыбью съ морской стороны, легъ на R OtN $\frac{1}{2}$ O; а въ 4 часа 35 м. курсъ этотъ по приказанію командира измѣненъ на OtS, но въ это время онъ Макаровъ, считая себя слишкомъ близко отъ берега, и не смотря на строгій присмотръ и неудовольствіе, самовольно приказалъ рулевому, положить руль право, а самъ отправился къ командиру, и сойдясь съ нимъ у трапа, доложилъ объ этомъ; но капитанъ-лейтенантъ Дандри, не говоря ни слова, подошелъ къ компасу; вмѣсто R OtN $\frac{1}{2}$ O, лежали на OtS. Г. Дандри посмотрѣлъ на него строго, почему онъ Макаровъ, не измѣняя болѣе курса, продолжалъ лежать на R OtS. Въ это время командиръ отправился на площадку, куда вслѣдъ за нимъ пошелъ и онъ Макаровъ, чтобы разсмотрѣть берегъ; но какъ кромѣ вершины Сарыча, съ лѣвой стороны за кормою ничего не было видно, то Макаровъ вновь доложилъ командиру, не прикажетъ ли еще