

Рейнфельдт А.Г. К вопросу о гибели корабля «Лефорт» //Изучение памятников морской археологии. - СПб., 2004. - Вып. 5. - С. 11-23.

На протяжении многих веков с момента зарождения морского судоходства, морская стихия беспощадно поглощает ежегодно сотни судов независимо от их назначения, национальной принадлежности и технического совершенства.

На первый взгляд кажется странным и нелепым, что развитие науки и техники в целом не сокращает морских катастроф, число которых в мировом океане ежегодно колеблется в пределах 350–400 случаев. Но наиболее частые из них – это действие морской стихии, столкновения, потеря остойчивости, посадки на мель, пожары и взрывы на борту. (Скрягин, 1986). Гибнут люди, уходят на дно ценные грузы, механизмы и снаряжение – немые свидетели истории и культуры.

Безусловно, каждая катастрофа тщательно расследуется специальными комиссиями, усовершенствуется техническое оборудование судов и правила их плавания, но имеют место и случаи, когда причины катастроф, несмотря на все стремления следователей, остаются неразгаданными. Так, в декабре 1861 года в Индийском океане пропал без вести русский клипер «Опричник», в октябре 1859 года в Амурском лимане со всем экипажем погиб тендер «Камчадал».

Особо трагичной для российского флота XIX века оказалась гибель корабля «Лефорт» на переходе из Ревеля в Кронштадт утром 10-го сентября 1857 года. В условиях сильного шторма 84-х пушечный военный корабль в течение 2–3 минут перевернулся и затонул, унеся с собой в бушующую пучину весь экипаж: 13 офицеров, 743 нижних чинов и 70 человек членов семей экипажа, из которых 53 женщины и 17 детей (Стеценко, 1874, с. 79).

Что же случилось с кораблем? Почему сейчас, когда после его гибели прошло почти 150 лет, интерес к «Лефорту» проявляется как среди историков российского флота, так и общественности?

К середине 1820-х годов Балтийский флот находился не в лучшем для себя виде. По штату, утвержденному еще Александром I, в нем должно было состоять 27 линейных кораблей, но было только 5, способных нести боевую службу, из общего числа 15, числившихся в строю. Строившиеся новые корабли из-за низкого качества леса и металлических частей быстро приходили в негодность.

Вступивший на престол Николай I, хорошо знавший армию и флот по роду своей прежней деятельности, понимал, что необходимы преобразования, в корне меняющие сложившиеся к этому времени порядки на флоте.

Отозвав из отставки пользовавшегося огромным авторитетом на флоте вице-адмирала Д.Н. Сенявина, Николай I произвел его в адмиралы и присвоил звание генерал-адъютанта. Ответственные должности получили генерал-адъютант А.С. Меншиков, видные офицеры флота Ф.Ф. Беллинсгаузен, Л.П. Головин, И.Ф. Крузенштерн, М.П. Лазарев, Ф.П. Литке и многие другие. На всех верфях началось усиленное строительство кораблей и судов, за которым пристально следил Николай I, что позволило к 1833 году полностью укомплектовать Балтийский флот вновь построенными кораблями до штатной потребности. С этого времени Николаем I принимается решение, которым для поддержания в будущем установленной для флота численности кораблей предусматривалось ежегодное строительство двух линейных кораблей, одного фрегата и трех малых судов в Петербурге и одного фрегата и одного транспорта в Архангельске (Каргуев, 1896, с. 4).

Высочайшим повелением весной 1833 года строительство одного из двух линейных 84-х пушечных кораблей в Петербурге было возложено на корабельного инженера Якова Аникеевича Колодкина. 52-х летний подполковник корпуса корабельных инженеров к этому времени был одним из опытнейших кораблестроителей в Санкт-Петербурге, приближенный к царской свите и неоднократно награждавшийся за усердие и добросовестность в службе. Под его руководством было построено более 70 речных и озерных судов, шлюпы «Восток» и «Мирный», совершившие первую русскую кругосветную антарктическую экспедицию и открывшие Антарктиду, 44-х пушечные фрегаты «Екатерина», «Нева» и «Церера». (РГА ВМФ. Ф. 406, О. 3, д.155, л. 36–38.)

Впервые в практике судостроения для нового корабля и других, вместе с ним строившихся, Я. Колодкиным на Ветлуге по лекалам заготавливались из лиственничного леса детали, отправляемые затем в Петербург на барках. До этого срубленные леса в плотях по рекам сплавливались на верфи, где производилась их обработка и распиловка.

15 октября 1833 года за № 5162 Кораблестроительному и Учетному комитету поступило письмо директора Кораблестроительного департамента Управления генерал-интенданта Морского министерства, которым предписывалось: «Государь император в следствии всеподданнейшего представления г. морского министра высочайше повелеть изволил: Из приготовленных на Ветлуге, по лекалам, корабельным инженером подполковником Колодкиным лиственничных для 84 пушечного корабля лесов, взамен корабля «Аренс», заложить немедленно 84-х пушечный же корабль, расположа постройку оного в Главном Адмиралтействе, но с тем, чтобы продолжать немедленно и все прочие начатые и предположенные в сем году построения и закладки судов. Высочайшую волю сию Кораблестроительный департамент объявляет Учетному комитету к исполнению, с тем, чтобы комитет о распоряжениях своих по сему предмету донес неотлагательно».

Новому кораблю было присвоено имя «Лефорт», в память первого адмирала русского флота, командовавшего флотом во 2-м Азовском походе 1696 года.

По случаю временного откомандирования подполковника Колодкина в Северные шхеры для обследования потерпевшего аварию корабля, рассортировка обделанных лесов, доставленных в Главное Адмиралтейство для «Лефорта», а также производство начальных работ по его строительству, были поручены штабс-капитану Лемуану.

Но развернуть работы на этом месте не пришлось. Вскоре пришло указание – закладку корабля и его строительство произвести в Новом Адмиралтействе, куда следует перевезти все ранее заготовленные леса (РГА ВМФ. Ф. 161, опись 1, Д. 666, л. 9–15).

Торжественная закладка «Лефорта» состоялась 18 ноября 1833 года. К этому времени окончательно определилось, по какому проекту строить корабль. По решению Николая I, еженедельно принимавшего доклад морского министра о ходе строительства кораблей на верфях России, за основу строительства был принят проект ранее построенного 84-х пушечного корабля «Князь Владимир». (РГА ВМФ. Ф.158, О.1, Д. 745, л. 15–30; Ф. 327, опись 1, Д. 137–146, 397–400)

Заготовленные на Ветлуге детали использовались на основной набор корабля. Со значительными трудностями изыскивались на других верфях дубовые леса для кия, форштевня и других ответственных узлов корабля, сосновые доски для палуб и обшивки распиливались пильщиками из стволов

деревьев здесь же, у корабля. По изделиям из металла заказы выполнял адмиралтейский Ижорский завод.

На корабле внедрялись многие новшества судостроения. Так, традиционный каменный балласт был заменен на чугунные чушки. Под медную обшивку днища прокладывался войлок. Концы бимсов обкладывались также войлоком, а полубимсов – картузною бумагой. Усовершенствовалась и внутренняя отделка помещений: крют-камера, выход из нее и палуба у выхода обивалась свинцом; белым железом облицовывалась брот-камера и ящики для сухой провизии. Битенги и кнехты оформлялись литыми медными планками, шпиги устанавливались с железными баллерами. Для предотвращения сырости в помещениях устанавливались печи (РГА ВМФ. Ф 161, О. 1, Д. 765, л. 12–31).

Строительство корабля велось быстрыми темпами, однако 5 июня 1835 года Государь Император повелел спуск корабля «Лефорт» произвести непременно к 1 августа. Поэтому с Галерного острова на корабль срочно были откомандированы 100 человек вольных плотников и 20 конопатчиков. Кроме того, из флотских экипажей Санкт-Петербурга ежедневно стало выделяться по 40 человек. Корабельный департамент дополнительно выдал наряд подрядчику крестьянину Григорию Смирнову о выставлении на корабль еще 100 человек плотников.

18 июня 1835 года подполковник Колодкин в своем рапорте кораблестроительному департаменту докладывал, что для спуска корабля к 1 августа необходимо 950 человек плотников, 150 валовых рабочих, 27 пар пильщиков и 40 столяров, а в его распоряжении находится только 569 человек. Департамент немедленно удовлетворил просьбу Колодкина о добавлении рабочих на строительство корабля, а с 24 июня еще дополнительно выделил 150 человек с экипажа и 50 человек из арестантской роты. Через несколько дней были добавлены еще конопатчики, маляры и другие мастера (РГА ВМФ. ф. 161, оп.1, д. 666, л. 262–273, 298–299).

Торжественный спуск корабля «Лефорт» произошел досрочно, 28 июля 1835 года в присутствии Николая I за «успешную и правильную постройку 84-х пушечного корабля «Лефорт» и за наблюденные при спуске оного на воду примерную тишину и порядок, Его Императорское Величество соизволило объявить Якову Колодкину Высочайшее свое благоволение, а за отличие по службе произвести в полковники» (РГА ВМФ. ф. 406, оп. 3, д. 155, л. 38).

После достроечных работ в Кронштадте «Лефорт» вошел в боевой состав кораблей Балтийского флота. Артиллерийское вооружение его состояло из 32-х – 36 фунтовых (172 мм) длинных пушек на гондеке, 32-х – 36 фунтовых (172 мм) коротких пушек на опердеке, 12-ти – 36 фунтовых (172 мм) карронад на конгревовых станках и 2-х 18 фунтовых (136 мм) длинных пушек на шканцах, 4-х 36 фунтовых (172 мм) карронад на конгревовых станках и 2-х 18 фунтовых (136 мм) длинных пушек на баке, 8-ми 36 фунтовых (172 мм) карронад на конгревовых станках на шкафуте и 4-х 18 фунтовых (136 мм) карронад на конгревовых станках на юте – всего 96 орудий.

Конгревовые станки к пушкам, обеспечивающие более эффективное противодействие откату орудий при стрельбе по сравнению с обычными станками, были также одним из образцов новой техники, примененной на корабле. (Веселаго, 1872). Размеры корабля были внушительны. Его длина – 58,3 м, ширина 15,6 м, глубина интрюма 6,3 м. (МЭС II. 1993. с. 209).

Непосредственно в боевых действиях «Лефорту» принимать участие не довелось. Он выполнял крейсерскую службу в Балтийском море, как в составе эскадры, так и в одиночных плаваниях, принимал участие в различных учениях и походах. В 1854 году на корабле «Лефорт» Великий князь Константин

Николаевич Романов участвовал в защите Кронштадта от нападения англо-французской эскадры. В последующие годы корабль использовался и для грузовых перевозок между портами Балтийского моря («Морской сборник». 1993. № 11. с. 32).

Летом 1857 года «Лефорт» в составе эскадры из кораблей «Владимир», «Императрица Александра» и «Память Азова» находился в Ревеле. Выходов в море не было и корабли готовились к зимовке.

28 августа начальник 2-й флотской дивизии вице-адмирал Митьков получил приказание генерал-адмирала перевести на буксире больших пароходов из Ревеля и Свеаборга в Кронштадт все корабли дивизии. При этом было указано, чтобы на кораблях было морской провизии на один месяц, все казенное имущество, им принадлежащее, вся команда экипажей и семейства женатых нижних чинов. В случае попутного ветра, для пособия пароходам в пути, допускалось применение парусов.

4 сентября в Ревель пришел пароход «Гремящий» за кораблем «Память Азова», который в этот же день ушел в Кронштадт.

Заведующий флотскими экипажами в Ревеле контр-адмирал Нордман по своей инициативе сделал телеграфный запрос вице-адмиралу Митькову: может ли он, в случае не прихода пароходов, при благоприятных обстоятельствах, идти под парусами? Разрешение было получено за подписью Свиты Его Императорского Величества контр-адмирала Краббе на переход в Кронштадт под парусами при благоприятных обстоятельствах.

Назначив «Владимир» флагманским кораблем и подняв на нем брейд-вымпел, 6 сентября, начальник отряда контр-адмирал Нордман объехал корабли и приказал им выходить на рейд под парусами для ожидания пароходов.

7 и 8 сентября ветер дул с востока, противный для следования в Кронштадт, и отряд простоял на якоре.

9 сентября ветер стал попутным, показания барометра 29,79. Находя эти обстоятельства благоприятными, контр-адмирал Нордман в 9 час. 30 мин. утра приказал поднять паруса и корабли отправились в Кронштадт: сначала «Владимир», потом «Императрица Александра» и, наконец, «Лефорт». К середине дня ветер стал крепчать, ход увеличился (Стеценко, 1874. с. 78–97).

Около 8 часов вечера корабли прошли створ Гогландских маяков.

Сильная пасмурность, еще более порывистый ветер с дождем и снегом, низкое показание барометра, вынудили отряд держаться до рассвета за Гогландом. Делая небольшие галсы, поворачивая каждый раз по сигналу, корабли к 5 часам утра 10 сентября оказались несколько севернее острова Тютерса. Когда рассвело, бывшие на палубах «Владимира» и «Императрицы Александры» моряки заметили, что корабль «Лефорт» имел больше крену, чем остальные два корабля, у которых порты нижнего дека были в воде. В этом положении корабли начали поворот на левый галс. Вновь нашел шквал и корабль «Лефорт» настолько накренился, что его вторая полоса начала скрываться и вместе с этим он стал погружаться, углубляясь носом более чем кормой. Люди в большом числе показались на наветренных сетках. Вскоре мечты корабля приняли положение, близкое к горизонтальному и наружный, верхний бок корабля покрылся сплошной массой людей, но нашла волна и эта масса сделалась реже. Нашла другая – и ни одного человека больше не было видно. Вслед за этим скрылся и сам корабль.

На корабле «Владимир», который уже шел левым галсом и был в 4-х кабельтовых от места катастрофы были приготовлены концы, но на

поверхности моря уже не было и следов ни корабля, ни его экипажа. Образовавшийся водоворот все увлек на дно за кораблем (РГАВМФ. ф. 33, оп. 1, д. 1110, л. 249–250).

По случаю гибели корабля «Лефорт» была создана государственная следственная комиссия под председательством вице-адмирала Румянцева и членов контр-адмиралов Лутковского, Беренса и капитанов 1 ранга Дюгамель, Посьета и Таубе.

Просматривая следственное дело, хранящееся в Российском государственном архиве ВМФ, читая показания адмиралов, офицеров, чиновников, матросов, имевших в той или иной степени отношение к снаряжению корабля в его последнее плавание, или бывших свидетелями его трагической гибели нельзя не отметить, с какой внимательностью оценивалось, сопоставлялось и обобщалось все, что имело существенное отношение к делу.

Несмотря на то, что из экипажа корабля никто не спасся, материалы следствия вполне достаточно дают возможность определить ряд причин, совокупность которых в критический момент шторма привела к гибели корабля.

Корабль «Лефорт» был построен в июле 1835 года, капитально исправлен в Кронштадте в 1847 году и там же тимберован в 1852 году. Обладая достаточной мореходностью и остойчивостью, он по своим техническим данным вполне мог выдерживать штормовую погоду в открытом море. Боевых и аварийных повреждений за 33 года существования не имел, однако первые признаки ухудшения состояния прочности его корпуса появились в 1856 году, когда он был использован в качестве транспорта для перевозки из Кронштадта в Свеаборг, а затем в Ревель тяжеловесных адмиралтейских грузов, состоящих из кряжей, горбылей, бревен, книц, мачтовой древесины, досок, муки и другого имущества общим весом в первом рейсе – 26,7 тысяч пудов (около 435 тонн) и во втором рейсе – 22,5 тысяч пудов (около 366 тонн). Этот груз, за исключением незначительного количества его, спущенного в брод-камеру и в ахтер-люк, помещался оба раза в гондеке от палубы до палубы, без всяких специальных креплений. Сравнивая этот груз с весом артиллерии, которая в гондеке составляет вместе со станками около 8 тысяч пудов, видно, что в первом рейсе бимсы корабля сверх веса собственной артиллерии были еще обременены тяжестью в два с половиной раза больше веса артиллерии; и во втором рейсе тяжестью, превышавшей двойной вес артиллерии.

Груз, расположенный таким образом, даже при незначительной качке, должен был сильно подействовать на связи корабля, особенно в подводной части и способствовать образованию течи при первом свежем ветре. И действительно, когда в начале 1857 года укладывали на место балласт, поднятый для очистки трюма, на левой стороне около середины корабля в небольшом расстоянии от киля была обнаружена течь.

Подпоручик корпуса штурманов Шишуткин о наличии течи в корпусе корабля, замеченной им при укладке балласта, неоднократно докладывал командиру корабля, но донесения его, к сожалению, оставались без последствий.

Нельзя не обратить внимания и на показания лейтенанта 9-го флотского экипажа Деменкова, который при посещении корабля перед отходом на рейд заметил, что балласт в интрюме не был хорошо уложен, отчего по выходе «Лефорта» на рейд, он уже имел крен в левую сторону. Из этого же экипажа лейтенант Беклешев сообщил, что состояние портов на корабле требовало ремонта и конопачения, однако пеньки и сала для этой цели в полной потребности обеспечено не было; найтовых концов для крепления орудий

недоставало, артиллерийские тележки были ненадежны, принятый на корабль груз и вещи семей размещены и закреплены «дурно».

Существенны показания мичмана Тихменева, из которых видно, что из-за отсутствия пеньки и сала конопатка портов производилась старыми парусами и в целом корабль был проконопачен недостаточно. Учитывая, что лето 1857 года было жаркое и корабли безвыходно простояли в Ревельской гавани под солнцем, лейтенант Руднев допускает возможность усушки элементов подводной части корпуса и палуб корабля, приводя в качестве примера образовавшиеся щели шириной до полутора пальцев в ватер-вейсах открытой батарей на своем корабле «Императрица Александра». Об этом же свидетельствует и командир корабля капитан 1 ранга Изыльметьев. Упоминается также и наличие на «Лефорте» неисправных помп и в целом парусного такелажа.

Техническая неподготовленность корабля к дальнему походу, естественно, отразилась и на настроении офицеров «Лефорта» перед выходом в море. На это обратил внимание старший врач 9-го флотского экипажа надворный советник Александров: «...Слышал от офицеров погибшего корабля следующее: воды в котлах налито весьма мало; в палубах между банок не совсем правильно размещен был багаж нижних чинов, их семейств, кули с мукою и тому подобное... От такового переноса тяжестей в верхней палубе ожидали большого крена и валкости... Были рассказы и о ненадежности талей при орудиях... Корабль имел крен весьма заметный на левую сторону... Очевидно мне было, что речи эти были говорены под влиянием нерасположения к походу...» (РГА ВМФ. ф. 33, оп.1, д.1110, л. 29, 48, 51, 83–84, 92–93, 102).

Рассматривая причины катастрофы с разных точек зрения, нельзя оставить без внимания исследования инженера Н. Н. Ограновича, опубликованные в журнале «Морской сборник» №1 за 1861 год.

Приняв за основу рассуждений, что корабль «Лефорт» находился в надлежащем техническом состоянии и все его артиллерийское вооружение закреплено надежно, корпус прочен и течь отсутствует, Н. Н. Огранович аналитическими расчетами доказывает, что несчастный случай произошел из-за утраты остойчивости в результате значительного недогруза корабля для условий перехода под парусами в штормовых условиях, а также из-за неправильного размещения груза. Вес всего недостающего груза по отношению к полному вооружению и снабжению корабля по походному на момент аварии по расчету Н.Н. Ограновича составил 645,8 тонн. В это количество входит недолитая в цистерны вода, недокомплект боеприпасов, шкиперского и тимерманского имущества, ограниченное количество продовольствия и т. д.

Как видно из рапорта командира «Лефорта», представленного командиру порта перед выходом на рейд, корабль имел воды на 14 дней, что заняло не более 40 цистерн. Донесения же о заполнении остальных 150 свободных цистерн морской водой для балласта с рейда не последовало, в то время как командиры остальных кораблей о заполнении свободных цистерн балластной водой донесли своевременно.

Так как корабль вышел в море, как считает Н.Н. Огранович, в почти порожнем состоянии, то, естественно, остойчивость его была значительно менее обыкновенной. В момент же гибели корабль был в невыгодном положении относительно ветра и крена, и притом тут нашел шквал, что привело к его опрокидыванию (Морской сборник 1861, № 1. с. 113–123).

С гибелью всего экипажа корабля и его пассажиров скрылась настоящая причина катастрофы. Следственная комиссия на основании собранных

показаний пришла к заключению, что несчастье с кораблем произошло все-таки не в результате рокового случая.

Свежий ветер, а затем и шторм, свирепствовавший 10 сентября 1857 года в Балтийском море, послужил причиной около 30 кораблекрушений разного рода судов, большинство из которых, как российские, так и иностранные, были выброшены на камни или на берег в районах Ревеля, островов Моонзунда, Риги, Виндавы, Либавы и др... «Лефорт» обладал достаточной мореходностью, но этот шторм был первым, встреченным кораблем после перевозки грузов в 1856 году. Надо полагать, что сначала большой ход, доходивший до 10 узлов, а потом сильное и неправильное волнение, продолжавшееся всю ночь, расшевелило расслабленные и приготовленные уже к течи пазы обшивки и замки деревянного набора. Между тем, большой крен увеличил напряжение членов и еще больше расслабил их связи.



Рис. 1. Корабль «Лефорт». Неизвестный художник

Портовые ставни, хотя и были задраены, но в расстроенном наборе не закрывали плотно своих портов; артиллерия, хотя и закрепленная, упирая в члены, имевшие движение, сама получила движение и, в свою очередь, расслабила связи. Вода при этом должна была ручьями идти в порты,

полупорты, шпигаты и в разошедшиеся связи обшивки и набора. Значительное погружение на нос перед самой гибелью заставляет предполагать, что отделилась одна или более шпунтовых досок. Ключи в этом положении, вероятно, тоже открылись. Помпы при большом крене не могли обеспечить откачку воды и ее огромная масса, не имея возможности выходить за борт, беспрерывно увеличиваясь, вместе с ветром все более и более наклоняла корабль, пока он не лег на бок и не затонул.

Осмисливая события трагической ночи и утра 10 сентября 1857 года, закономерно возникает вопрос о том, что все ли было предпринято командиром «Лефорта» для предотвращения несчастья?

Следственная комиссия в своем заключении весьма скромно, только в трех последних строчках отметила, что командиром корабля в ночь с 9 на 10 сентября не были приняты своевременные меры для предупреждения гибели корабля. Но только ли в эту ночь?

Капитан 1 ранга Александр Михайлович Кишкин командовал кораблем «Лефорт» полтора года. К этому времени он был опытным командиром, имея более, чем 30-летний непрерывный стаж плавания на боевых кораблях, из которых 9 лет последовательно командовал бригам «Агамемнон», фрегатом «Диана», кораблем «Сысой Великий», участвовал в заграничных плаваниях (Общий морской список. Ч. X., 1898, с. 331–332).

Но вернемся еще раз к показаниям свидетелей. Во время переходов 1856 года с грузом из Кронштадта в Свеаборг, а затем в Ревель, на корабле не были приняты должные меры к креплению и правильному размещению тяжеловесных грузов, что привело к ослаблению прочности соединений конструкций корпуса. Весной 1857 года при очистке трюмов причины обнаруженной течи устранены не были, а балласт уложен небрежно. В докладах контр-адмиралу Нордману и командиру Ревельского порта о готовности к переходу в Кронштадт не было сообщено о ненормальной течи в корпусе, о ненадежности конопатки портов. Совершенно непонятно, почему на «Лефорте» не заполнили забортной водой в качестве балласта 150 водяных цистерн, хотя времени для этого было вполне достаточно. Нет также объяснения и тому, почему на переходе в условиях прямой видимости с кораблями отряда, с «Лефорта» не было подано ни одного сигнала о бедственном положении корабля? Может быть, прибывающая в корабль вода не была своевременно обнаружена, а когда опасность сделалась очевидной, то командир понял, что ожидать помощи от других из-за штормовых условий бесполезно?

Первоначальное распоряжение о переходе в Кронштадт при благоприятной погоде на буксире парохода не вызвало беспокойства командира за состояние корабля. Но когда, уже на рейде, контр-адмирал Нордман принял решение идти в Кронштадт под парусами, не ожидая пароходов, что-либо предпринять было уже поздно. К такому переходу «Лефорт» оказался не подготовленным.

В окончательном заключении морской генерал-аудитории под председательством адмирала Епанчина от 23 декабря 1857 года, утвержденном флота генерал-аудитором князем Н. Голицыным, наряду с причинами гибели «Лефорта», изложенными в выводах следственной комиссии, было указано: «...Судьба «Лефорта» зависела единственно от присутствия духа и находчивости командира... Корабль вследствие большого крена и малого хода не послушался руля... В этот момент осталось одно последнее средство: бросить якорь, тогда корабль придя против ветра, принял бы прямое положение и мог быть спасен» (РГА ВМФ, ф. 33, оп. 1, д. 1110, л. 337). Но этого сделано не было.

Тяжелой болью отозвалась эта катастрофа в сердцах моряков. Много убитых горем сирот, семейств и родных в разных уголках России оплакивали своих близких.

В 1858 году, под впечатлением гибели корабля, известным художником-маринистом И.К. Айвазовским была написана аллегорическая картина «Память погибшего корабля «Лефорт».

...Морская черно-зеленая пучина уже поглотила корабль... Карабкаясь по его обломкам, из глубины моря бесформенной колонной поднимаются души погибших детей, женщин, моряков. Они устремились ввысь, на небеса, где их ожидает Божье всепрощение...

В том же году картина была выставлена на Академической выставке в Санкт-Петербурге, приобретена Офицерским собранием и помещена в Кронштадтской морской библиотеке. Ныне она хранится в Центральном Военно-морском музее.

На собранные по подписке средства и в воспоминание о горестном событии была также написана икона Спасителя. Образ этот находился в Кронштадте, в церкви манежа. В 1868 г. одним из лучших в Санкт-Петербурге мастеров золотых и серебряных дел, придворным поставщиком В.И. Сазиковым к образу была исполнена настенная серебряная лампада, представляющая собой объемную модель корабля «Лефорт», размером 32х30х30 см, выполненную строго по чертежам, с накладной надписью «Лефорт». В центральной части палубы внутреннего помещения адмиральской каюты вмонтирована чаша лампады, свет от которой просматривается через окна каюты. Общий вес модели с лампадой – около 4 кг серебра. Лампада в настоящее время хранится в фондах Государственного Музея истории религии. Образ Спасителя, к сожалению, не найден.

Корабль «Лефорт» был одним из последних представителей отечественного судостроения линейных кораблей парусного флота первой половины XIX века, воплотив в себе достижения морской практики и вооружения своего времени. Трудно сказать, в каком он сейчас состоянии на почти 60-метровой глубине, между островами Гогландом и Большим Тютерсом. Морская стихия и время сделали свое дело, но остов корабля, его основные узлы, вооружение и многое другое должны сохраниться. Безусловно, все это представляет значительный интерес для историков флота, культуры и археологов, и надо полагать, что для поиска и обследования этого уникального корабля будет организована экспедиция. Вместе с тем, трагедия «Лефорта» еще раз напоминает современным мореплавателям о том, как велика роль и ответственность командира корабля любого ранга при подготовке корабля к походу, в плавании и в экстремальной ситуации. Любое, даже самое малейшее пренебрежение к правилам, уставам, самонадеянность и халатность море не прощает.

G.A. Reinfeldt. On the wreck of the warship «Lefort»

The battleship «Lefort» was laid down in November, 1833, at the New Admiralty of St.-Petersburg by the orders of Nicholas I. During the building of the ship, which was entrusted to ship engineer Yakov Kolodkin, many shipbuilding novelties were introduced. «Lefort» was launched on July 28, 1835, in the presence of the Emperor. The dimensions of the ship were: length 58.3 m, width 15.6 m, the depth of the hold – 6.3 m. She had 84 guns.

The ship made cruising in the Gulf of Finland. In 1854, she helped in the defence of Kronstadt against the Franco-British fleet, but took no direct part in the operations. On September 10, 1857, when «Lefort» was going from Revel (now Tallinn) to Kronstadt along with other ships of the Baltic Fleet, she was wrecked during a severe storm between the islands of Gotland and the Large Tyuters at a depth of about 60 m. In the course of few minutes the ship turned over and sank together with all her company and passengers (826 lives).

Inquiries held by a state commission alleged that in addition to the hard storm, this shipwreck was due to the ship's being technically unprepared to a long passage: the hull had not been caulked adequately, the load was too small and the cargoes had been arranged incorrectly.

БИБЛИОГРАФИЯ

Веселаго 1872 — Веселаго Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 г. СПб.

Каргуев 1869 — Каргуев Н. Русский флот в царствование императора Николая I. СПб. 1896.

Морской сборник 1861 — Морской сборник. 1861. № 1. с. 113-123.

Морской сборник 1993 — Морской сборник. 1993. № 11.

МЭС 1993 — Морской энциклопедический словарь. Том II. СПб. 1993. с. 209.

Общий морской список 1898 — Общий морской список. Ч. X. СПб. 1898. с. 331–332.

РГА ВМФ. Фонд 406, опись 3, дело 155, л. 36-38.

РГА ВМФ. Фонд 161, опись 1, дело 666, л. 9–15.

РГА ВМФ. Фонд 158, опись 1, дело 745, л. 15–30; фонд 327, опись 1, дела 137–146, 397–400 (чертежи).

РГА ВМФ. Фонд 161, опись 1, дело 765, л. 12–31.

РГА ВМФ. Фонд 161, опись 1, дело 666, л.262–273, 298–299.

РГА ВМФ. Фонд 406, опись 3, дело 155, л. 38.

РГА ВМФ. Фонд 33, опись 1, дело 1110, л. 249–250.

РГА ВМФ. Фонд 33, опись 1, дело 1110, л. 29, 48, 51, 83–84, 92–93, 102.

РГА ВМФ. Фонд 33, опись 1, дело 1110, л. 337.

Скрягин 1986 — Скрягин Л. Тайны морских катастроф. М.: «Транспорт». 1986. Предисловие.

Стеценко 1874 — Стеценко, контр-адмирал, ред. «Летопись крушений и других бедственных случаев военных судов русского флота». СПб. 1874.