О кораблекрушениях и о предосторожностях при плавании вдоль Восточного берега (1839 г.)

Прочее

Берега реки Туапсе еще усеяны обломками судов, следами гибельного прошлогоднего урагана. Сие кораблекрушение представило событие, может быть, единственное в морских летописях. Не говоря о бедствиях других судов, упомяну только о тендере «Скорый». Буря, сорвав его с якоря, кинула его на мель у самого устья реки Туапсе. Вздутая дождем, река неслась в море, а море, взволнованное бурей, удерживало ее стремление. Обоюдный напор волн взрыл мель, на которой остановился тендер и погружал его более и более. Наконец тендер исчез под водой. Между тем, река при устье прорыла новый фарватер, а когда все утихло, то на месте прежнего устья открылась насыпь, нанесенная бурей, а под насыпью зарыт тендер «Скорый» с 6 своими орудиями, зарыт так, что не осталось и признака его существования. После сей гибельной бури и во избежание, сколько возможно, подобного бедствия, приняты следующие меры предосторожности: командир каждого военного судна, приходя в укрепление и сдав в нем бумаги, получает другие, приготовленные заранее, и немедленно снимается с якоря для отплытия; буде же не найдет там заготовленных бумаг, то, соображаясь с погодой, немедленно вступает под паруса, обговорив предварительно с начальником укрепления о времени изготовления бумаг сих, — времени, к которому он возвращается, если только погода или другие обстоятельства не задержать его в море. То же самое исполняется и командирами транспортов касательно

привозимого и отвозимого груза. При семь не упускается из вида наблюдение ветра: абхазский ветер, как вообще ветры берегов гористых, ночью дует с берега, а днем на берег, несмотря на то, что в 30 милях далее, в море, он, может быть, имеет совсем другое направление. Морской ветер не опасен, когда он не производить ни волнения, ни зыби; но едва заметна с моря крупная зыбь, не только при морском ветре, но и при береговом, то сие должно принимать за предвещение крепкого с моря ветра и ожидать его в скорости. Тогда командиры судов вступают немедленно под паруса и удаляются в море на такое расстояние, где они вне опасности от морского ветра и сильного на берег волнения. Они имеют в виду, что при подобных обстоятельствах, особенно, когда ветер крепчает прямо на берег, и при известном постоянном течении всегда выгоднее сниматься на правый галс, ибо течение, подхватывая судно из-под ветра, много способствует ему к удалению от берега. При перемене погоды, командир судна немедленно снимается с якоря и держится под парусами, в ожидании возможности возвратиться к прежнему своему месту. Сие правило не касается до судов, стоящих на якоре в Геленджике и Сухуме; первый пункт укрыт от морских ветров и волнения; а до второго, как доказано опытом, не доходят ветры, даже когда они, дуя с моря, и находят зыбь на его рейде. Излишне говорить о Новороссийском порте, которого достоинства уже всем известны. В продолжение времени между осенним и весенним равноденствиями, когда бывают самые сильные прибрежные бури, военные суда, становясь где-либо на якоре, при укреплении парусов берут у марселей по три рифы. С этой предосторожностью, при внезапной перемене и крепчавшем ветре, все готово к снятию с якоря. Тут расчет, что ежели погода дозволит, то легче отдать риф, чем взять оный при необходимости, стоя близко к берегу и на другом грунт. Командиры судов могут, на якорной стоянке при укреплениях, наливаться водою, но при крепком ветре с моря, или когда гребное судно настигнуто у берега погодой, то, не ожидая его возвращения, они вступают под паруса.Н.Н. Раевский. Апрель 1839 г.