

■ Экспедиция на «Святой Александр»

Олег Золотарев, Владимир Кобец ■ фото из архива авторов



Проплывая над большим обломком каменной плиты, краем глаза замечаю предмет с очень уж знакомыми очертаниями. Правда, видеть его до сих пор доводилось лишь в музейных витринах да на книжных иллюстрациях. И вот теперь я держу его в руках – старинный кремневый пистолет, ушедший на дно у мыса Тарханкут в штормовую сентябрьскую ночь 1786 года вместе с обломками линейного 66-пушечного корабля «Святой Александр»...

У истоков Черноморского флота

Кучук-Кайнарджийский мирный договор, завершивший русско-турецкую войну 1768–1774 гг., закрепил завоевания русского оружия в северном Причерноморье. К России отошли турецкие крепости Еникале и Керчь, крепость Кинбурн и часть территории между устьями Днепра и Буга. Российский военный флот, запертый до этого в тесном и мелководном Таганрогском заливе, получил, наконец, право хождения по Черному морю. Однако сразу же воспользоваться данным правом Россия не могла, так как ни линейных кораблей, ни мощных фрегатов на данной акватории не имела.

Еще до окончания войны Государственный Совет обратил внимание на Днепровский лиман, пригодный для создания центра судостроения и базы Черноморского флота.

Предварительные промеры лимана и значительного участка Днепра, проведенные в 1775–1776 гг., убедили Адмиралтейств-коллегию в возможности строительства здесь 60-пушечных кораблей.

Общее руководство строительством флота отдавалось на попечение генерал-губернатора Новороссии князя Г.А. Потемкина-Таврического. Для руководства постройкой эллингов Адмиралтейств-коллегия отрядила своего представителя генерал-цейхмейстера и флота генерал-поручика Ивана Абрамовича Ганнибала.

Решение вопроса о местоположении верфей и порта Екатерина II предоставила заинтересованным сторонам – Адмиралтейств-коллегии и князю Потемкину, однако, независимо от того, где это место будет избрано, оно должно «именоваться город Херсон».

Первый 60-пушечный корабль, названный в честь императрицы «Святая Екатерина», был заложен на новой верфи 26 мая 1779 г. Закладка «Св. Екатерины» производилась под наблюдением опытного корабельного мастера В.А. Селянинова. Он и сообщил позднее в Адмиралтейств-коллегию свое мнение о возможности постройки на верфи кораблей 66-пушечного и 74-пушечного ранга, что вызвало большой интерес в Санкт-Петербурге.

На протяжении нескольких месяцев в правительстве обсуждался вопрос о постройке в Херсоне кораблей более крупных, чем «Св. Екатерина». Вернувшийся из поездки в столицу И.А. Ганнибал привез в Херсон чертеж 66-пушечного корабля, на котором стояла короткая резолюция «*Строить по сему. Екатерина*».

К началу лета 1780 г. на Херсонской верфи было завершено строительство двух эллингов, на которых 7 июня заложили два первых 66-пушечных корабля нового проекта, впоследствии получивших названия «Св. Павел» и «Слава Екатерины».

Заложенные **28 июня 1781 г.** корабли № 3 и № 4 получили в день спуска названия «Мария Магдалина» и «Святой Александр». Пятым, завершающим в первой серии 66-пушечников, стал «Владимир».

Основные размерения указанных кораблей (длина по нижней палубе – 48,77 м, ширина без обшивки – 13,5 м, глубина интрюма – 5,8 м) соответствовали штатному адмиралтейскому положению о кораблях 66-пушечного ранга. Закладкой и постройкой 66-пушечных кораблей руководил корабельный мастер С.И. Афанасьев.

«Св. Александр» был спущен на воду **11 апреля 1786 г.** и уже 5 июля 1786 г. был отправлен рекой от Херсонской верфи через мелководные места в Днепровский лиман.

Командиром корабля был назначен капитан второго ранга Дмитрий Андреевич Доможиров – опытный моряк, в 1768 г. окончивший Морской шляхетский кадетский корпус. Участник русско-турецкой войны 1768–1774 гг., он имел серьезный опыт плаваний в Архипелаге, на Балтийском и Белом морях.

По выходу в лиман «Св. Александр» **13 июля 1786 г.** был приведен на камелях к Глубокой пристани и уже 14 числа спущен с камелей корабельным подмастерьем Мальцевым. В «Кратком экстракте», выписанном из корабельных журналов корабля «Св. Александр» и хранящемся в РГА ВМФ, по часам зафиксирован весь его недолгий путь.

После постановки мачт и вооружения необходимым такелажем корабль, снявшись с якоря и подняв паруса, пошел к Кинбурну для принятия остального груза, а также пушек и снаряжения с сопровождавших его транспортных судов и плашкоутов.

К 18 сентября было загружено: балласта чугунного – 15522 пуда, песчаного балласта – 4112 пуда, муки ржаной для отправки в Севастополь – 1639 четвертей. Морского провианта на корабле было из расчета по 500 ежедневных порций на три месяца. Воды пресной залито в 318 бочек «разных рук» (разной емкости). Боеприпасами и артиллерией корабль был укомплектован по штату. В итоге осадка корабля в грузу составила: ахтерштевень – 20 футов 6 дюймов; форштевень – 18 футов 10 дюймов; дифферент – 1 фут 8 дюймов на корму.

Забывтое кораблекрушение

В начале седьмого часа пополудни **22 сентября 1786 г.** при благоприятном ветре с NNO, поднявши паруса, корабль вышел в открытое море и взял курс на Севастополь. **23 сентября** погода сменилась на пасмурную, под марселями корабль прошел мыс Гаджибей.

Вычисленная лотом и лагом скорость течения составила от NO до ZW по пол-узла в час, которое учитывалось в счислении курса. В 4 часа утра корабль шел в направлении ZO, глубина по лоту составляла 15 сажень, грунт илистый. В это время, по вычислениям, берег Тарханова Кута должен был отстоять от корабля на расстоянии 35 верст. Волнение моря усиливалось, темнота и облачность не давали возможности провести *обсервацию*.



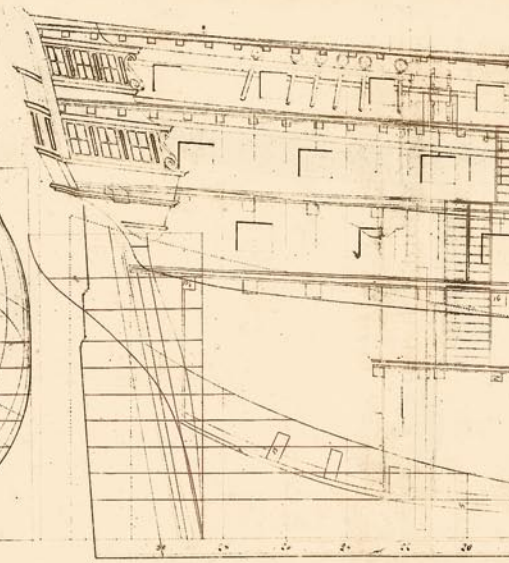
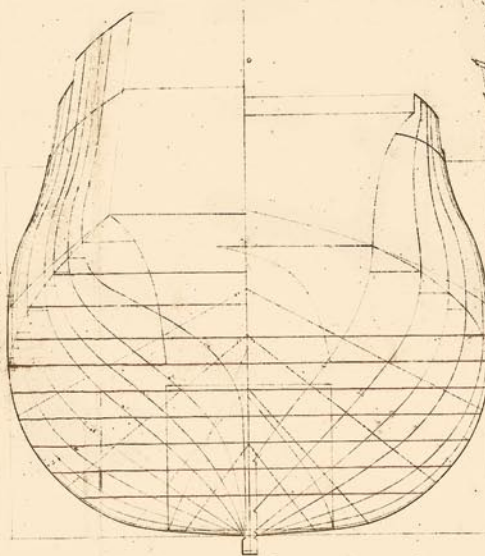
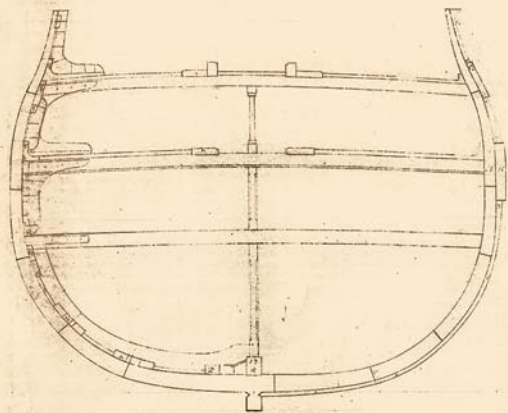
В начале 5-го часа глубина по лоту была 19,5 сажень, а дальше при бросании лота в половине пятого часа лотлинь запутался возле борта корабля. В то же время с левой стороны против крамбола впередсмотрящим была замечена «высокость, похожая на землю», но выяснить из-за темноты и дальности расстояния, берег это или облака, было невозможно.

События разворачивались стремительно. Об увиденной с бака подозрительной темноте боцман Андреев доложил вахтенному лейтенанту Юрьеву. Лейтенант отправил на бак мичмана Леонтьева для уточнения обстановки, а сам тотчас доложил капитану о «*сомнительной видимости*». Капитан поднялся на шканцы и, узнав, что глубина под килем неизвестна, а новый лот только готовится для бросания, приказал немедленно лечь в дрейф, чтобы измерить глубину моря и получше рассмотреть «*помянутую видимость*». В итоге драгоценное время было упущено!

Удивительно, но несмотря на столь короткую судьбу корабля, помимо материалов о расследовании его крушения история сохранила и воспоминания Э.В. Дримпельмана – врача с корабля «Св. Александр», изданные в Риге в 1813 г. Он не был новичком на море, служил в русском флоте с 1780 г., в 1781–1782 гг. побывал в плаваниях с эскадрой адмирала Круза в Англии и Норвегии, а на кораблях адмирала Чичагова – в Италии. В его «Записках...» непосредственного очевидца первого крушения линейного корабля на Черном море представлена гораздо более драматичная картина событий, чем в беспристрастных и лаконичных материалах расследования.

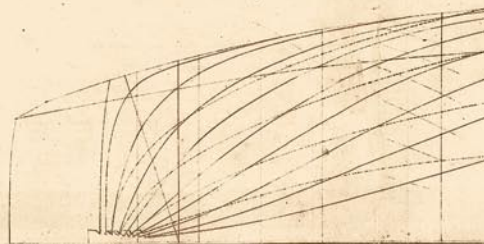
«Но роковой час пробил. Памятный мне и всему экипажу ужасный день! Двадцать миль, пройденная нами в три часа, были первыми и последними, которая сделал «Святой Александр». В двенадцатом часу ночи ветер внезапно превратился в бурю, шедшую с моря, и погнал со всею силой корабль на берег. Руль и паруса отказывались служить, и стало очевидно, какая ужасная участь ожидала всех нас. Все, что только могли сделать искусство и человеческие силы, было сделано, чтобы по возможности спасти корабль и людей... Громадными волнами и силою свирепшей бури наш корабль бросило на камни и разбило у Таври-

С 75
N. 36



Кладовые подлинно так
Строить носку.

С.А.Т.С.А.М.А.



С.А.Т.С.А.М.А.
С.А.Т.С.А.М.А.
С.А.Т.С.А.М.А.
С.А.Т.С.А.М.А.
С.А.Т.С.А.М.А.

ческого берега, недалеко от Тарханхута. Покрытое облаками небо, придававшее еще более ужасный характер этой ночи, скрывало от наших глаз близлежащую землю».

Скорость корабля перед столкновением с рифом, согласно данным шканечного журнала, была 5 узлов — около 150 м в минуту. От момента, когда была замечена «высокость» и до отдания команды лечь в дрейф прошло, как минимум, 3–4 минуты, за которые корабль мог пройти около полукилометра.

«...И при положении грот-марселя обстена вдруг ударило корабль о камень и глубина по лоту оказалась 22 фута». Попытка уйти под ветер, положив руль влево на борт и работая парусами, не увенчалась успехом из-за большого волнения. Бросили якорь-дагликс, но он не держал корабль, бросили другой якорь — он тоже не держал, поскольку под килем была каменная плита.

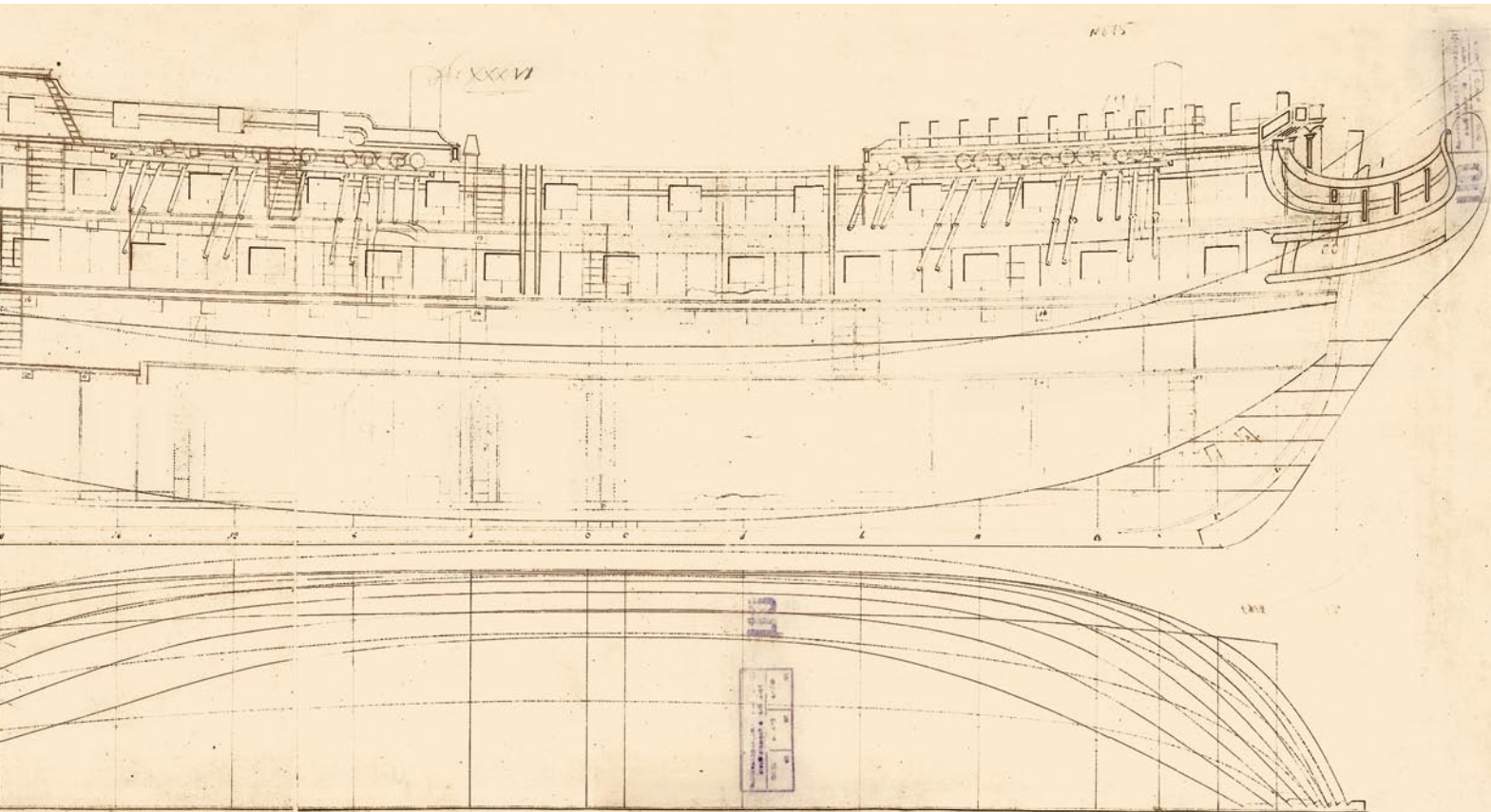
Дальше началась агония: корпус судна засел в каменистой расщелине и его стало бить килем о камни, вышибло руль и начало выбивать из-под днища доски обшивки. Измерения глубины показали под кормой 19 футов, под носом — 17,5 футов, с боков — 18,5 футов.

По общему решению «консилиума» офицеров, оберофицеров и штурманов, для спасения корабля экипаж стал сбрасывать за борт чугунный балласт и муку, «и со шханцев четыре пушки сбросили ж на левую сторону корабля, которые остались от подвигания карабля к берегу несколько в левой стороне за кормою». Одновременно спустив на воду шлюпку и катер, срубили все три мачты корабля, поскольку их раскачивание могло привести к быстрому разрушению корпуса судна.

«Рубка мачт, бросание за борт пушек с целью облегчить судно и по возможности помешать ему погрузиться в воду, ужасное смятение среди людей, одно это уже могло навести страх на самого твердого человека. Каждый, думая, что и его ничтожный багаж может обременять корабль, бросал его за борт. Наконец, все было очищено. Корабль засел между двух камней, до половины наполненный водою, и вдобавок каждая значительная волна приподнимала его и снова ударяла о скалы. Ежеминутно ждали, что он совершенно развалится. Казалось, не достает еще только одного удара волны, чтобы все мы безвозвратно погибли. Самому командиру корабля, капитану Доможирову, ничего не оставалось более, как объявить экипажу, чтобы каждый приготовился молитвою к смерти, так как уже нет спасения от гибели...»

На рассвете **24 сентября** в 6 часов с корабля увидели берег Тарханова кута, который и пеленговали: высота — ZO 56° 00'; сады в бухте — NO 69° 00'; от них к северу мыс Карамун NO 23° 00'. Ветер все больше усиливался, отчего корпус корабля стало бить еще сильнее о камни. Днище проломило, корабль наполнился водой и его стащило на глубину 15,5 футов. В начале 9-го часа по приказанию командующего корабль снайтовали из борта в борт кабельтовыми для укрепления, чтобы его не разломило пополам. В 12 часов в корабле оказалось воды на 15,5 футов — фактически он сел днищем на грунт и трюм полностью наполнился водой.

Ветер немного стих и, воспользовавшись этим обстоятельством, на двух катерах, шлюпке и баркасе все служители были перевезены с корабля на берег. С последней партией служителей покинул борт «Св. Александра» капитан Доможиров, после чего вновь началось волнение и посылать к кораблю гребные суда стало невозможно.



Ночь на берегу прошла относительно спокойно, а наутро **25 сентября** «в 6-м часу увидели они с берегу, что корабль силою крепкого NW-го ветра и великим волнением разломилось надвое и весь разнесло по бухте». На месте крушения остались видны только бак и бушприт.

Эрнест Дримпельман в воспоминаниях так описывает последствия кораблекрушения и завершение своих морских приключений: «...Берег, на который мы вышли, был пуст; никакого следа, чтобы люди посещали его или тут жили. ...Из разбитого корабля, обломки которого, к счастью, держались еще в продолжение нескольких дней, мы ничего не могли взять в день нашего спасения по причине весьма сильного волнения.

На другой день, напротив, буря прекратилась совершенно, море успокоилось, и можно было безопасно попытаться послать лодки с людьми на разбитое судно, чтобы достать находящиеся там съестные припасы. Бочки с мясом, сухарями, которые, к сожалению, уже очень испортились от морской воды, с водкою и, что всего важнее, бочки со свежою водою, были привезены на берег, и таким образом люди были на некоторое время спасены от голодной смерти.

Озабочиваясь тем, что предстоит впереди, капитан Домажиров послал в самый день нашего избавления несколько человек в глубь страны, разузнать, нет ли какого-нибудь селения или, по крайней мере, человеческих следов... На 12-й день после кораблекрушения мы были снабжены необходимыми перевозочными средствами, которые состояли из ... телег, запряженных верблюдами или быками. Мы могли теперь отправиться в Козлов (Евпаторию), в который и прибыли 16 Сентября 1786 г...»

Сообщение о крушении корабля стало буквально громом среди ясного неба! Столько сил и средств, столько времени было потрачено на его постройку – и такой бесслав-

...Но роковой час пробил. Памятный мне и всему экипажу ужасный день! Двадцать миль, пройденная нами в три часа, были первыми и последними, которые сделал «Святой Александр».

новый конец! Князь Г.А. Потемкин направляет командующему Черноморским адмиралтейским правлением графу Н.И. Мордвинову ордер, требуя немедленного расследования всех обстоятельств дела.

«Несчастное приключение с кораблем «Святым Александром» тем страннее, что ни один еще простой мореходец такой участи подвержен не был. Бывают обстоятельства, которых сила человеческая преодолеть не может. Но тут, во-первых, встречается оплошность капитана, ошибиться в исчислении, так сказать, на луже – непростительно. Была ли сильная буря? То бы искать спасения надлежало ему в открытом море. Сей случай толикой важности, что требует изследования по всей строгости законов. Я предписываю нарядить суд из искуснейших офицеров в Севастополе, который имеет розыскать все обстоятельства... дабы поступить без упущения с заслуживающими наказание для примеру прочим».

По результатам расследования «О разбитии корабля «Св. Александр» Комиссия генерального кригсрехта, согласно Морскому Уставу и на основании ордера командующего Черноморским флотом графа М.И. Войновича, признала капитана Доможирова и лейтенанта Юрьева виновными в потере судна и приговорила их к лишению всех чинов



и званий со ссылкой на галеры. В вину им вменялась необоснованная задержка при принятии решения в сложившейся опасной ситуации, которая в итоге и привела к потере корабля.

Однако в 1787 г. по указу Черноморского адмиралтейского правления и на основании резолюции князя Потемкина офицеры получили «всемиловитвейшее Ея Величества» прощение, и им даже выплатили жалование за весь период нахождения под арестом. Причинами же крушения корабля в итоге были признаны непредвиденные обстоятельства, возникающие «*по беспокойству моря от разных неизвестных и переменных течений*». Но несмотря на оправдательный приговор, капитан Д.А. Доможиров впоследствии кораблями уже не командовал. В 1788 г. он был назначен на должность капитана над Севастопольским портом.

А что же с остатками корабля? Согласно материалам расследования кораблекрушения, обломки «Св. Александра» были разбросаны по бухте и побережью полуострова Тарханкут на 20 верст. С целью сбора и охраны выброшенного на берег имущества командующим был определен «пристойный караул» с пятимесячным запасом провианта. Подтвердилось и намерение поднять из воды в первую очередь пушки. «...*Всего нужнее к спасению будет артиллерия... хотя не без больших трудов... достать пушек многих можно будет*».

Приложение к рапорту Войновича от 12 декабря 1786 г., содержащее описание того, что от разбитого корабля Св. Александр найдено при берегах Тарханского Кута», состоящее из 65 пунктов, дает достаточно полное представление о том, что осталось от корабля в результате крушения. Особый интерес вызывают следующие позиции: «Борт правой стороны – 1: на воде близ берега, на нем пушечных станков больших – 5, то ж малых – 5. На оном борте лежат в воде: пушек больших – 2, то ж малых – 2, из них при смотре от большого волнения упала в воду 1... Левый борт – 1: по отдаленности от берега на воде состоит. Палуба корабля – 1: по отдаленности от берега на воде состоит. Нос корабля с гальюном опрокинувши вверх дном – 1: по отдаленности берега на воде состоит. Ахтерштевень с набором – 1: на воде по отдаленности от берега, на нем палуба от кают-компания. Еще бортов – 2: к маяку близ берега».

Черноморское адмиралтейское правление предоставило графу М.И. Войновичу полную свободу действий в отношении спасения имущества и артиллерии с корабля «Святой Александр» и разрешало использование судов Черноморского флота для проведения подъемных работ. К сожалению, документов о результатах спасательной операции, если она состоялась, обнаружить пока не удалось.

По расположению вынесенных волнами частей корабля, предметов оснастки и груза можно предположить, что след из корабельных обломков и груза простирался на значительное расстояние, как на север вдоль берега Караджинской бухты, так и за ее пределами у южного побережья, носящего сегодня название Атлеш. Вместе с тем носовая часть корабля, по всей видимости, так и осталась на рифе. Большая часть тяжелых металлических предметов (пушки, ядра, балласт) не могли быть далеко отнесены от места крушения и, скорее всего, теперь были скрыты на дне бухты под слоем песка и камней.

Проверить все эти предположения можно было только одним способом – найти место крушения «Святого Александра»!

Открытие «Святого Александра». 2005 год

...Мыс Тарханкут, август 2005 г. В который уже раз раскрываю полученную из Российского государственного архива ВМФ копию карты Караджинской бухты, изданной Главным Гидрографическим Управлением Морского Министерства в 1916 г., где подробнейшим образом обозначены все мели, подводные камни и глубины у мыса Тарханкут. Перечитываю выписки из рапорта Черноморского адмиралтейского правления «*О крушении при Тархановом куте, 1786 г., сентября 23, корабля «Св. Александр», на пути из Херсона к Севастополю*».

Реконструировав с учетом направлений ветра и течения (они отражены в сохранившемся «Кратком экстракте» из шканечного журнала) путь корабля непосредственно перед столкновением с рифом и рассчитав, с учетом изменившегося за двести лет магнитного склонения, значения пеленгов, по береговым ориентирам удалось определить место наиболее вероятного обнаружения остатков

корабля. Однако пересечение линий пеленгов на карте дало так называемый «треугольник погрешностей» предполагаемого местонахождения судна 300–400 м мористее значений глубин, соответствовавших известной глубине места крушения.

Погрешность при взятии пеленгов вполне объяснима на терпящем бедствие парусном судне в условиях штормовой погоды. В итоге расчетное место поиска было определено направлением пеленга на мыс Тарханкут, как ближайшей к кораблю точки, и известными значениями глубины моря в месте крушения. Но мало обозначить эту точку на карте — нужно еще отыскать ее потом в открытом море. Здесь главную роль должен был сыграть спутниковый навигатор.

После полудня 18 августа наша группа в составе Ольги Трофимовой, Юрия Тагагашкина, Андрея Лазуткина, Сергея Шамрая и автора этих строк отправилась на поиски на катере из-под каменной арки Большого Атлеша. Честно говоря, в душе появились сомнения — как на этом



необозримом морском пространстве можно найти остатки старинного кораблекрушения, да еще по таким, казалось бы, достаточно спорным расчетам? Найти пресловутую иголку в стоге сена представлялось теперь не такой уж непосильной задачей. GPS-приемник показал на дисплее приближение к первой заданной точке, бросили якорь. Глубина по лоту — 6 м, то есть около 18 футов. Вода прозрачная, дно можно наблюдать практически с лодки.

Ухожу в составе первой двойки под воду, волны смыкаются над головой, и мы плавно опускаемся на каменистое дно. Осмотревшись вокруг и удостоверившись в нормальной работе аппаратов, решаем двигаться на север по направлению к центру бухты. Дно каменистое, достаточно однообразное и ровное, с постепенным понижением в сторону бухты. Пока ничего интересного нет, и есть время поразмышлять.

Итак, корабль ударился о камни с внутренней стороны рифа и здесь же наполнился водой. Учитывая, что его обломки, по свидетельствам очевидцев, разметало на 20

Технические возможности XVIII века позволяли поднимать затонувшее имущество и с глубины в несколько десятков метров, так что большая часть пушек наверняка была поднята сразу после крушения либо на следующий год.

верст по берегу бухты, а носовая часть так и осталась на рифе, ее остатки мы можем найти именно на этом, северном, склоне каменистого хребта. Глубиномер показывает 9 метров...

Вот и первая находка — среди камней виден какой-то серо-зеленый цилиндр. На первый взгляд это бронза, причем довольно старая. Один край цилиндра сильно окатан, другой покрыт известняковыми наростами. Видно, что это достаточно грубое литье с необработанными швами на внешней стороне и наплывами металла. Делаем фотоснимок непонятного предмета и движемся дальше.

Недалеко от первой находки попадает и вторая — среди камней видно что-то похожее на проржавевшее кованое железо, но рассмотреть его полностью не удастся. Вероятно, это часть какого-то большого предмета, полностью засыпанного камнями.

По кругу возвращаемся обратно к лодке, по пути попадает сначала большая рукоятка от судового механизма, почти не обросшая морскими организмами, а затем пара серповидных металлических предметов, около метра длиной каждый, довольно сильно обросших ракушками и сильно проржавевших. Приподнимаю один из них — он довольно тяжелый. Определить, что это такое, не представляется возможным. В общем, учитывая, что до берега около километра, все эти предметы могли попасть на дно с кораблей, но имеют ли они отношение к «нашему» — пока неясно.

Выбираем якорь и перемещаемся в следующую точку — 200 метров мористее и ближе к навигационной вехе. Под воду уходит тройка: Трофимова, Лазуткин, Шамрай.

Спустя короткое время выныривает и подплывает к борту Ольга Трофимова. По ее улыбке сразу становится понятно: что-то есть! Оказывается, обнаружены свинцовые детали и чугунные бруски. Прыгаю и сам в воду в комплекте № 1. Глубина метров шесть, хорошо видны разбросанные на дне предметы, среди которых хорошо угадываются прямоугольные, по-видимому, балластные бруски и какие-то кованые детали. «Свинец», о котором говорила Ольга, оказался двумя лежащими недалеко друг от друга трубами из листового свинца с раструбами на концах — это, судя по всему, было обрамление каких-то отверстий, возможно, шпигатов в деревянном борту корабля.

Возвращались в лагерь мы с довольно смешанными чувствами: с одной стороны, надо бы вроде радоваться — корабль-то нашли, с другой стороны — послезавтра уже нужно уезжать, и какова будет дальнейшая судьба нашей находки, неясно. На следующий день начался шторм и погружения пришлось отменить. Черное море умеет хранить свои тайны...



2006 год

Ровно через год, 6 августа 2006 г. официально начала свою работу совместная российско-украинская подводно-археологическая экспедиция «Корабль «Святой Александр». С российской стороны в экспедиции участвовали 25 человек, большинство из Тулы и Тульской области. Организаторами экспедиции выступили две общественные организации: поисковый центр «Искатель» и подводный клуб «Нептун». Украину представляли сотрудник Центра подводной археологии Киевского национального университета им. Т.Г. Шевченко Виктор Кобец, осуществлявший научное руководство, и руководитель дайв-центра «Водолей» Анатолий Рыбиков, помогавший в техническом обеспечении экспедиции.

Задачей нынешней, практически нашей первой подводно-археологической экспедиции в открытом море была возможная идентификация найденных остатков кораблекрушения. Также мы хотели совместно с украинскими коллегами опробовать существующие методики подводных исследований применительно к выявленному объекту подводного наследия и составить примерный план видимых на месте крушения предметов. В целом активно поработать удалось 7 дней.

...Отталкиваясь от борта «Казанки», и зеленоватые в лучах полуденного солнца волны смыкаются над головой. Прямо под лодкой, в расщелине между камнями, виднеются обросшие ракушками фрагменты корабельной оснастки. Глубина около 5 м, видимость под водой отличная — метров 20, не меньше!

Если верить показаниям GPS-приемника, якорь бросили в 18 м от точки с нужными координатами. Погрузившись, вижу что он прочно зацепился за две чугунные балластные. Невдалеке замечаю светлое пятно — это на «полянке» из ракушек играют солнечные блики, а в центре ее возвышается камень странной формы. Подплываю ближе — оказывается, это большие пушечные ядра, спекшиеся в пирамиду. Среди них узнаю и один книппель — снаряд для разрушения рангоута и такелажа парусного судна. Он похож на гантель: две половинки ядра, соединенные штангой. Рядом, обросшие водорослями, еще два ядра, одно из них величиной почти с футбольный мяч. Теперь можно не сомневаться — это «Святой Александр».

Строки из дневника отражают рабочие будни экспедиции:

16 августа. Волнение 3 балла, сильная «болтанка», шквалистый ветер. Переместились на точку корабля, став на якорь метрах в 60 от нее. Погружались Золотарев, Бахарев и Чугуев... Обнаружили россыпи спекшихся от ржавчины мелких ядер (картечь), еще два книпеля — один сцементированный с несколькими ядрами, другой отдельно на дне, остатки судовой оснастки с рымом...

17 августа. Работали на месте кораблекрушения. Золотарев обнаружил среди картечи свинцовую пулю (или картечину). Зубарев среди камней северо-западнее от места якорной стоянки судна нашел груз свинцовый для лота... Зибров обнаружил пушечные заряды, возможно, картечные...

18 августа. Обследовали местность в районе остатков снастей и такелажа на предмет составления плана кораблекрушения. Виктор Кобец обследовал дно с металлодетектором. Оказалось, что не только две глыбы в районе россыпи ядер состоят по большей части из металла, но и есть еще несколько таких глыб, не замеченных нами ранее. Обнаружили значительное количество книпелей восточнее россыпи ядер... два цилиндрических заряда с картечью. Один сохранился целиком и представляет собой цилиндр длиной 260 мм, диаметром 90 мм с выступающей по оси на 80 мм деревянной рукояткой...

По расположению вынесенных волнами частей корабля, оснастки и груза можно предположить, что след из корабельных обломков и груза простирался на значительное расстояние на север вдоль берега Караджинской бухты и за ее пределами у южного побережья.

Несмотря на сжатые сроки, все задачи экспедиции были успешно решены. Участниками было обследовано дно каменистой банки в месте крушения судна на площади свыше 1000 м². Помимо балластных чугунных брусков были обнаружены пушечные ядра, по результатам проведенных измерений соответствующие калибру 30, 18 и 8-фунтовых орудий, а также картечные заряды в парусиновых чехлах, книпели, фрагменты свинцовых листов и элементов оснастки корабля.

В ходе подводных разведок производились обмеры находок, их фотографирование и зарисовка с масштабированием, глазомерная съемка участка с привязкой по сторонам света. По результатам работ был составлен примерный план расположения подводных объектов с указанием их наименований и назначения.

Находки неопровержимо свидетельствовали о том, что это остатки крупного военного парусного судна конца XVIII — начала XIX вв. Согласно известным историческим документам, в этих местах потерпел крушение только один корабль, которому могли бы принадлежать данные артефакты — линейный 66-пушечный корабль «Святой Александр». Таким образом, тульские поисковики и подводники могли смело записать в свой актив открытие нового исторического памятника.

Не удалось обнаружить пока корабельные пушки, что неудивительно: стоили они дорого, глубина в бухте срав-

нительно небольшая, а технические возможности XVIII века позволяли поднимать затонувшее имущество и с глубины в несколько десятков метров, так что большая часть орудий наверняка была поднята сразу после крушения либо на следующий год.

Итак, по всем данным, мы обнаружили остатки носовой части «Св. Александра», где находилась кладовая с ядрами и камбуз. Это подтверждают сохранившиеся в архиве выписки из шканечного (вахтенного) журнала корабля.

Вероятнее всего, кормовая часть корабля, где находились каюты капитана и других офицеров, оружейные и продовольственные кладовые не погрузилась сразу, а течением и ветром была отнесена в сторону бухты и затонула в другом месте. То, что она не была разбита, а затонула целиком, косвенно подтверждает и малое количество вынесенных на берег припасов: всего три бочонка вина, пара бочек коровьего масла да несколько кулей ржаной муки отмечены в архивных материалах по расследованию крушения.



Вензель на подсвечнике. 2007 год

В сезон 2007 г. море традиционно встретило нас трехдневным штормом. В этом году число подготовленных в Тульском областном клубе «Нептун» пловцов-подводников возросло, и это не замедлило сказаться на результатах работы. Группа подводников из Киева под руководством Виктора Кобца, научного руководителя экспедиции, насчитывала 8 человек.

Одной из задач нынешней экспедиции был поиск остатков кормовой части корабля. То, что в предыдущие годы мы нашли остатки носовой части, подтверждало большое количество рассыпанных по дну пушечных ядер, картеч-

ных зарядов и книпелей, которые обычно хранились в носу судна. Найденный же в этом сезоне кремневый пистолет позволял надеяться, что мы напали на след остальной части судна, ведь ручное огнестрельное оружие, а также абордажные сабли, топоры и т.п. хранились на корме за бизань-мачтой рядом с каютами офицеров.

Подтверждением этому стала и находка, сделанная Андреем Зубаревым и Николаем, — они подняли, предположительно, основание подсвечника, на котором был отчеканен вензель, состоящий из букв «С» и «А» — первых букв в названии корабля. Предметов с вензелем корабля было не так уж много на его борту, и находились они, вероятнее всего, в помещениях командного состава на корме судна.

Становилось ясно, что без составления подробного плана обследуемого участка мы не сможем реконструировать все детали драмы, разыгравшейся более 220 лет назад. Пошли старым испытанным методом, описанным еще Джорджем Бассом. На перспективном участке каменного рифа была построена разметка по линейно-гнездовому способу с целью фиксации и привязки расстояний для ориентации по сторонам света археологического материала. В месте наиболее плотного скопления остатков судна по дну в направлении N-Z, E-W были натянуты промаркированные линии, каждый длиной 60 м. В точке их пересечения установлен буй, координаты которого зафиксированы с помощью приемника GPS.

Таким образом, участок был разбит на 4 сектора, каждый из которых обследовался парой аквалангистов, отмечавших на специальных планшетах с помощью компаса, маркированного ходового конца, закрепленного в точке пересечения координат, и рулетки положение найденных в секторе предметов.

После обследования первого участка аналогичным способом был нанесен на план и второй, простирающийся на 60 м западнее вдоль подножия каменного рифа. На берегу сведения заносились на общий план участка. Таким образом, за одну неделю удалось составить подробный план места кораблекрушения. В целом он соответствовал описанию, представленному в архивных материалах по расследованию гибели корабля. *«Ударившись о край отмели, корабль стал дрейфовать к берегу, периодически ударяясь о камни. Для облегчения судна команда стала выбрасывать за борт балласт и пушки».*

На плане четко прослеживаются скопления балластных чугунных чушек, протянувшиеся цепочкой с запада на восток. В том месте, где днище корабля было пробито, появляется «железный» след из ядер и разного металлического лома. Там же, где судно плотно село на мель и было разбито налетевшим штормом, — большое скопление пушечных ядер, рассыпавшейся картечи, деталей оснастки и прочих остатков корабля в виде целых глыб ржавого металла.

Но дальше количество находок резко убывает! Остатки мушкета, медный «затыльник» от ружейного приклада — вот, пожалуй, и все. А где же ядра из кормовой кладовой, десятки, если не сотни мушкетов, сабель, посуда из кают капитана и офицеров, где недостающий балласт примерно в сто тонн весом? Не мог же он бесследно исчезнуть. Значит, корму отнесло дальше, чем мы предполагали, и след ее, скорее всего, ведет в Караджинскую бухту.



2008 год

Подтвердить наши предположения удалось в сезон 2008 года. На северной стороне Караджинской бухты в 150 м от береговой кромки были найдены кованые детали оснастки деревянного судна и более десятка пушечных ядер и кнippleй, аналогичных обнаруженным на месте крушения.

Вероятно, они были принесены в северную часть бухты на одном из обломков корабля, которому подводная каменная плита не позволила достичь береговой кромки. Впоследствии фрагмент корпуса судна был разбит волнами, а ядра и кнippleи скатились с плиты в сторону берега и таким образом оказались у ее подножия.

Поскольку эти находки оказались в 4 км от места крушения, не исключено, что крупные детали судна, в том числе и часть пушек, затонули в самой бухте на больших (15–20 м) глубинах. Косвенным подтверждением этому является и сообщение очевидцев о чугунной пушке, обнаруженной в прошлые годы примерно в этой же части бухты и в настоящее время установленной перед зданием музея-заповедника «Калос-Лимен» в пос. Черноморское.

Также в этот сезон были продолжены работы непосредственно на месте крушения. В качестве подъемного материала при визуальном обследовании дна удалось найти часть пушечной ложи с фрагментом шестигранного ствола и среднюю часть ружья с остатками приклада.

Любопытную находку передал Анатолию Рыбикову один из его знакомых, нырявших с маской и трубкой недалеко от маяка. У берега на глубине около 4 м он обнаружил деревянный юферс с железной оковкой. Подобные, так называемые путенс-юферсы, использовались на судах XVII–XVIII вв. для связи стень-вант с нижними вантами. Судя по его размерам, он вполне мог принадлежать кораблю «Св. Александр».

Это была не единственная деревянная деталь, обнаруженная в этом сезоне. Обследуя одну из расщелин на дне в месте крушения корабля с помощью подводного металлодетектора, мы с Евгением Бахаревым обнаружили 18-фунтовое ядро с отлично сохранившейся деревянной подставкой – так называемым «шпигелем».

2009 год

В августе 2009 г. от места обнаружения пушечных ядер у северного берега Караджинской бухты в направлении ZW – к месту крушения – было проведено визуальное обследование дна вплоть до 15-метровой глубины. Однако каких-либо находок, относящихся к «Св. Александру», выявлено не было. Гораздо более успешным вновь оказалось исследование непосредственно места кораблекрушения. Коллекцию вооружения экипажа пополнили рукоятки и элементы гард трех абордажных сабель, свинцовые пули к ружьям и пистолетам.

Одной из самых интересных находок стала икона-складень с изображением Святителя Николая в центральной части и нескольких святых на боковых створках. Данные находки еще раз подтвердили известные из материалов расследования сведения о том, что экипаж и пассажиры не смогли забрать свои личные вещи с корабля, и они были потеряны в результате крушения.

Обнаружение и исследование остатков кораблекрушения у мыса Тарханкут представляет несомненный интерес для историков, археологов, дайверов и всех, кто интересуется историей судостроения и мореплавания на Черном море. Остатки судна на протяжении четырех полных сезонов успешно исследуются совместной российско-украинской экспедицией.

Все данные, полученные в результате подводных разведок совместной экспедиции, позволяют уверенно утверждать – найдено место крушения 66-пушечного корабля «Святой Александр».

Поднятые находки в настоящее время хранятся в музее Киевского национального университета имени Тараса Шевченко. Предполагается, что все экспонаты после проведения консервационных и реставрационных работ займут достойное место в музее-заповеднике «Калос-Лимен» в пос. Черноморское либо в Центральном Музее вооруженных сил Украины.

Литература и источники

РГАВМФ. ф. 327. оп. 1. д. 2069; ф. 197. оп. 1. д. 53. л. 3–5 об., 6–45 об.; ф. 1331. оп. 9. д. 192; ф. 245. оп. 1. д. 6, л. 8, 11–13 об.; ф. 243 оп. 1. д. 8320, л. 519.

Дошенко В.Д. и др. История отечественного судостроения. Том 1. СПб., 1994

Ширококорд А.Б. 200 лет парусного флота России. 1696–1891 гг. М., 2007

Сацкий А.Г. Первый линейный корабль Черноморского флота. Судостроение. 1988. № 1.

Смирнов А.А. Новые данные о кораблях Ф.Ф. Ушакова. Судостроение. 1993. № 2–3.

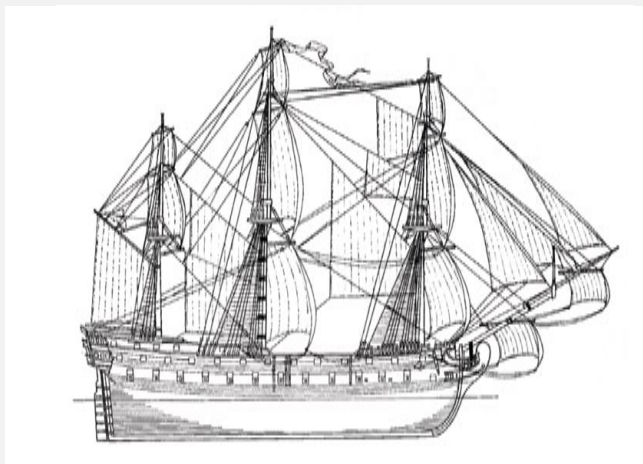
Соколов А.Л. Летопись крушений и пожаров судов русского флота от начала его до 1854. СПб., 1855.

Дримпельман Э.В. Записки немецкого врача о России конца XVIII века. Русский архив, кн.1, т.1. 1881.

Данилов А.М. Линейные корабли и фрегаты русского парусного флота. Минск, 1996.

Russian battleship of the XVIII century «St. Alexander»

Oleg Zolotarev, Tula regional youth research centre «Searcher»
Vladimir Kobets, Kiev state university of Taras Shevchenko



«St. Alexander» was one of the first 66-cannon battleships, which for the next years built up the nucleus of Russian Black sea fleet. Laid down on the 28th of July 1781 on the Herson shipyard, this ship was built according to the standard project by shipmaster Alexander Catasanov.

The main dimensions of ships of this series were as follows: length in the lower deck – 48.77 m, width without side-planking – 13.51 m, depth of hold – 5.79 m. These dimensions corresponded to conventional Admiralty provision concerning 66-cannon ships. The ship «St. Alexander» was put afloat on April 11 of 1786.

On September 23rd 1786 the ship was launched and took a ply towards Sevastopol. Altogether with a load of flour it had to ferry several hundred soldiers and members of their families to the main Black sea fleet base (Sevastopol). On the first night of the cruise the ship crashed near the most western point of the Crimea – cape Tarkhankoot. The reasons of the crash were the mistaken location and the fact, that the lead line got stuck by the side of the ship, while the vessel was approaching dangerous depths, and due to this fact it was impossible to define the sudden decrease of the depth.

In 90s years of the last century we found the investigation files on the shipwreck of the «St. Alexander» in the State Russian Marine Archives of St. Petersburg. In August 2005 during divers' training camp a group of divers found a wreck site of a sailing ship. At the depth of 5–6 meters, 1,5 km to the west of the cape of Tarkhankoot there were found ballast bars, lead scuppers, rigging gear of a sailing ship, which lead the group to believe, that they found the remnants of the ship «St. Alexander».

The research of the object of underwater archeology was conducted in 2006 by Tula non-governmental organizations «Diving club “Neptune”» and youth research centre «Iskatel»

as well as archeologists from Kiev State University of Taras Shevchenko. The expedition examined 1000 m² of the seabed. Divers managed to find a lot of different objects: cast-iron ballast bars, cast-iron cannonballs and bombs of 36, 18, 8, and 6 pounds caliber, caseshot supply in canvas, knipels, fragments of lead sheets, and parts of rigging gear.

In August 2007 the earlier discovered sites were inspected more thoroughly; at the place of most findings there was created a marking of the sea bed by sectors method in order to fixate and lock-in the distances and alignments in accordance with the compass. As a result, divers obtained quite a detailed plan of the site, where the route of the ship was traced from the moment of collision with the reef to the point of breaking and sinking.

The findings, discovered during the expedition of 2007, are a flintlock pistol and, supposedly, a bottom of a candlestick with engraved letters S and A.

In 2008 obtaining of documentary evidence of ship remains spread across the bay became possible. In the north of Karadzinskaya bay 150 m away from the shoreline there were discovered more than a dozen of cannonballs, knipels and also rigging, similar to those found at the wreck site.

In August 2009 the collection of the crew's weapons was enriched with handles and fragments of guards of three cutlasses and lead bullets of muskets and pistols, found at the wreck site itself. One of the most interesting findings was a folding icon with depiction of St. Nikolas in the central part and other saints on side parts.

The discovery and research of the shipwreck site of a sailing ship near the cape of Tarkhankoot provides certain interest to historians, archeologists, divers and everyone interested in history of ship-building and navigation in the Black Sea. Artifacts, elevated from the sea bed, confirm, that the found remains are the remains of a large military sailing ship.

The probable basement of a candlestick, bearing a monogram with Russian letters «CA» and a folding icon with the depiction of St. Nicolas – the patron saint of Russian sailors – prove, that this ship is of Russian origin. According to the documentary witnesses, only one Black Sea fleet ship crashed at the cape of Tarkhankoot in the XVIII century. It was a 66-cannon battleship «St. Alexander». Thereby all the information, gathered at the site of underwater research, allows to state definitely, that the wreck site of the ship «St. Alexander» was found.

Since the year 2008 the expeditions have been supported by the International Fund of humanitarian cooperation of states-members of the CIS. Its aim is to aid developing of the common humanitarian space and intercultural dialogue in the sphere of education, science, culture, mass media, archive-keeping, sports, tourism, and youth policy.