

Благодарим наших авторов, чьи фотографии и материалы использованы в этом обзоре, – это Мариничев Александр, Семенов Михаил, Климчук Олег, Истратова Оксана, Алексеев Игорь, Спиридонов Александр, Комко Евгений, Быков Андрей, Золотарев Олег, Марков Алексей, Крайнов Александр.

# Рэки Крыма

В разгар летнего сезона, несмотря ни на какие сложности, дайверы традиционно отправляются в Крым. Многие десятилетия этот легендарный полуостров является местом паломничества любителей подводного спорта и туризма. Во многих выпусках мы знакомили наших читателей с подводным миром Крыма, красивейшими пещерами, подводными обитателями и, конечно же, знаменитыми рэками. В этом номере мы представляем краткий обзор из опубликованных ранее в журнале статей о кораблях, затонувших у берегов Крыма. Речь пойдет только о кораблях, поскольку материал о подводных лодках так же велик; он будет опубликован в декабрьском номере журнала.

# Теплоход «Жан-Жорес»



«Жан-Жорес» – первый океанический грузовой теплоход отечественного производства, вышедший за пределы СССР. Он был построен на Ленинградской судовой верфи и спущен на воду в конце июня 1930 года. Длинной в 114 м и высотой 9 м, теплоход вызывал всеобщее восхищение своим изяществом. Он продемонстрировал миру прекрасные по тому времени технико-эксплуатационные качества.

По конфигурации «Жан-Жорес» был двухмачтовым судном с полубаком, надстройкой и полуютом. Сердце корабля – машина – представляла собой двигатель немецкой фирмы MAN мощностью в 1800 л.с. Тогда это была самая совершенная установка на транспортном флоте. Она позволяла развивать ходовую скорость до 10,3 миль/ч. Все надстройки были расположены так, что в штормовую погоду можно было проникнуть в любое помещение, не выходя наружу. Каюты командного состава и кают-компания находились в надстройках спардека, а каюты команды, столовая и красный уголок – на главной палубе.

Весной 1931 года «Жан-Жорес» вошел в состав Балтийского транспортного флота, а в 1932 году – впервые совершил несколько рейсов за пределы Балтийского моря. В 1933 году теплоход перевозил из Генуи А.М. Горького, трудившегося во время перехода над своим знаменитым произведением «Жизнь Клима Самгина». В 1938 году «Жан-Жорес» был передан Черноморскому пароходству.

Война застала «Жан-Жорес» в порту Потти. С первых же дней войны он был целиком переключен на помощь армии и флоту, плавал между Одессой, Севастополем, Феодосией и другими портами Черного моря. Много воинских частей, боевой техники и оружия он доставил к линии фронта, тысячи людей и десятки тысяч тонн грузов вывез из приморских городов.

В январе 1942 года теплоход был задействован в обеспечении Керченско-Феодосийского десанта. В Феодосию «Жан-Жорес» вошел на рассвете 4 января. Вражеская авиация непрерывно бомбила город. Получив большие повреждения, теплоход все же вы-

шел из Феодосии в Новороссийск; экипаж самоотверженно боролся за сохранение судна. При подходе к Новороссийску вода достигла твиндека. Едва закончилась швартовка, корма скрылась под водой и села на дно.

После быстрого ремонта «Жан-Жорес» снова встал под погрузку. Путь его лежал на Феодосию; с наступлением темноты судно вошло в город. Разгрузка боеприпасов, продовольствия, техники и снаряжения продолжалась всю ночь и к утру еще не была закончена. Стремясь избежать бомбежки, «Жан-Жорес» еще до рассвета вышел далеко в море, чтобы там отстоять до вечера.

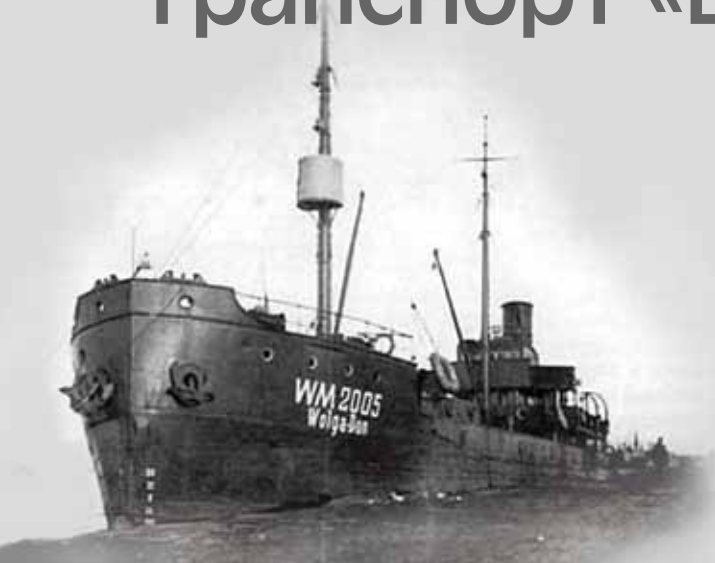
Как только стемнело, теплоход снова направился в порт и, заходя в гавань, подорвался на донной мине. При взрыве капитан Лебедев был ранен, матрос Серошапка, моторист Марченко и двое бойцов – убиты. Судно потеряло плавучесть, машина окончательно вышла из строя. Если бы на помощь были присланы буксир и помпы, корабль удалось бы спасти.

Но фашисты были уже в Феодосии, времени не оставалось; командование приказало капитану потопить теплоход, если тот не сможет уйти в тыл – оставить судно на рейде означало бы передать его в руки противника. Капитан приказал открыть кингстоны и поднял на грот-мачту красный флаг. «Жан-Жорес» затонул в 850 метрах от городской набережной. В ночь на 18 января, после героических боев, наши войска были вынуждены оставить Феодосию.

В 1981 году военные водолазы Соловей И.Н., Згурский В.А., Авраменко А.И., Рудей Г.И. демонтировали 45-ки, которые стояли на юте. Теперь одна из них стоит в Феодосийском краеведческом музее.



# Транспорт «Волга-Дон»



Предлагаем вам вместе с дайв-гидом, опытным инструктором Александром Крайновым, совершить погружение на один из наиболее интересных объектов Крыма – немецкий транспорт «Волга-Дон». Наименование судна вымышленное, потому что нет ни одного факта, подтверждающего это название, а дайверы и водолазы называют его «Волга-Дон».

Начнем с того, что проясним некоторое несоответствие: речь идет о немецком судне, а мы говорим, что это – «Волга-Дон». Как-то одно с другим не вяжется. Но все дело в том, что изначально это судно было нашим, советским. Оно было заложено и спущено в 1917 г. на заводе «Руссуд» в Николаеве как многоцелевое (тральщик, десантное судно) для Российского Императорского флота, под названием «Эльпидифор № 423». Было достроено как сухогруз в 1929 г. на заводе им. А. Марти в Одессе и под названием «Волга-Дон» вошло в состав судов Совторгфлота, затем – Азовского государственного морского пароходства.

Это был сухогруз водоизмещением 956 брутто-тонн, размерения 70,21 x 10,37 x 3,26 м. ГЭУ котломашинная двухвальная, 500 л.с. Скорость 7 узлов.

С 27.07.1941 г. судно числилось в составе ЧФ в качестве транспорта, а 8.10.1941 г. при оставлении советскими войсками Мариуполя было взорвано экипажем в порту из-за невозможности вывода.

В 1941 году Николаев был взят фашистами. Пароход, как и многие другие, был захвачен немцами, переоборудован для перевозки военных грузов и введен в строй под наименованием «Wolga-Don».

25 ноября 1943 года конвой в составе транспорта «Волга-Дон» в охранении канонерских лодок, тральщика R-205 и охотников за подводными лодками UG-2301 и UG-2309 следовал в Севастополь. На борту «Волга-Дона» находились 325 тонн груза для авиации и аэродромных частей люфтваффе – вооружение, техника, боеприпасы. В 19.07 советская подводная лодка Л-6 (предположительно) атаковала транспорт одной торпедой. Не дойдя до берега трех миль, «Волга-Дон» затонул.

Судно длиной 75 м лежит на ровном киле, на глубине 30–31 м, в трех милях от берега в районе села Штормовое между Донузлавом и Евпаторийским мысом, носом на северо-запад, на озеро Донузлав. Глубина – 30 метров, это нормальная рабочая глубина для обычных погружений на воздухе с обычным 15-литровым баллоном, чтобы осмотреть весь пароход за 20–25 минут.

Корпус заилен примерно по ватерлинию. Все остальное возвышается над грунтом, в том числе кормовая надстройка, являющаяся самым высоким местом корабля, куда обычно крепят ходовой конец. Обойти снаружи и досконально осмотреть за один дайв такое достаточно крупное судно вряд ли удастся, если у вас за спиной не ребризер, а обычные баллоны.



Глубина над ходовой рубкой — около 24 метров. В верхнем ярусе трехъярусной кормовой надстройки находится ходовая рубка, в среднем — помещение кают-компания, в нижнем — хозяйственные помещения, камбуз, душевая, туалет, всевозможные кладовки. Все помещения сквозные. С левого и правого борта — проходные коридоры, которые соединяют борта судна с надстройкой, имеющей большие прямоугольные окна. Корабль очень интересный — множество внутренних помещений и открытые трюмы.

Носовые помещения — это каюты экипажа. Время, конечно, их не пощадило, но, тем не менее, достаточно хорошо видны все детали быта немецких моряков, технические устройства ходовой рубки. Это был пароход с двумя двигателями и огромным паровым котлом. Машинное отделение сохранилось неплохо, оно находится за надстройкой по корме.

Что же вез пароход и что можно увидеть из остатков груза? В трех трюмах перед ходовой рубкой — 75-миллиметровые немецкие гаубицы на платформах. Одна просматривается очень хорошо, она целиком торчит из ила. Ствол, казенная часть — все это можно детально рассмотреть. Еще две сильно заилены, и видны только откатные механизмы, но понят-

но, что это — гаубицы. Раньше их было намного больше, но несколько лет назад их вытащили плавкраном.

На этом корабле было очень много техники. На моей памяти там находился в трюме оригинальный немецкий мотоцикл БМВ на гусеничном ходу. Но, к сожалению, его вытащили так называемые «черные дайверы».

Под жилыми надстройками размещается трюм. Он достаточно затемнен, поскольку над ним находится палуба и видимость очень плохая. Что-то рассмотреть можно только с фонарями. Там находится легковой автомобиль типа джип, похожий на наш уазик. Машина (скорее всего — «Опель») стоит, зарывшись передом в ил. Видимо, при падении корабля и ударе о грунт она выскочила наверх и задними колесами взгромоздилась на ящики с боеприпасами. Боеприпасы в трюмах находятся повсюду. Это ящики с зенитными снарядами, кассеты с небольшими авиабомбами, всевозможные пороховые шашки и т.д.

О чем я вас хочу предупредить и попросить: осматривать корабль, пощупать руками машину, пушку, прочие предметы — все это позволено, но не трогайте боеприпасы — в целях общей безопасности и счастливой дальнейшей нырялки, — потому что неизвестно, как они себя поведут. И вообще, эти авиабомбы





в кассетах немцами упаковывались очень тщательно и переносились с особой осторожностью. (Это видно сразу, потому что у каждой кассеты есть ручка для транспортировки.) И что находится в этих бомбах, никому не известно.

В кормовой части видны повернутые шлюпбалки, кап машинного отделения и непосредственно сама корма. Шлюпки отсутствуют.

Первое погружение лучше выполнить без проникновения внутрь, чтобы можно было представить себе общую картину, поскольку время ограничено.

Если обходить кормовую часть слева, то можно увидеть пробоину от торпеды, находящуюся в левой части кормы, изогнутый вал с остатками винта, загнутые лопасти. По всей вероятности, при ударе о грунт винт еще крутился, поэтому лопасти загнуты просто в баранку.

Дальше от кормовой части по коридору левого борта вдоль надстройки выходим к трюмам. Заглядываем во всевозможные помещения надстройки по правому борту — это помещение кают-компания, камбуз, туалет, душевая.

Проходим к трюмам, видим зияющую огромную дыру первого трюма, опускаемся в него внутрь. Под надстройкой трюма темно, и нужно пользоваться

фонарями. По правому борту под надстройкой трюм разделен переборкой на 2 части. В одной находится 75-миллиметровая немецкая гаубица — мы сразу же натываемся на ее торчащий ствол. Обходим и осматриваем это зенитное орудие. Ил в трюме очень рыхлый, и малейшее движение ластами на уровне дна вызывает муть, из-за которой идущие за вами люди просто ничего уже не увидят. Поэтому надо быть очень аккуратными.

Впереди нас ожидает переборка трюма. Пройти сквозь образовавшиеся от времени отверстия там можно даже со спаркой, не всплывая на палубу. Выходим через эти отверстия, слева и справа у нас загромождение — лежит куча авиабомб в кассетах. Далее выходим к носовому трюму, над которым находится палуба. Тут темно, и без фонарей мы ничего не увидим. В носовом трюме по левому борту, углубляясь метра на 3–4 внутрь, в свете фонарей мы видим джип, его заднюю часть: задний мост, колеса. Аккуратно обходим дальше и видим его целиком. Автомобиль выглядит весьма колоритно!

Выходим на палубу корабля, где находятся носовые жилые помещения команды. В каютах видны остатки коек, предметы мебели, стойки, умывальник. Осмотрев носовые каюты верхнего яруса, выходим че-



рез отверстие правого борта и обходим корабль спереди. Оба якоря находятся в клюзах. Внушительный вид корабля представляется именно с носа — огромная махина, обросшая со всех сторон мидиями. А при наличии течения создается впечатление, что корабль еще движется.

Все собираемся на крыше надстройки, заканчивая погружение, и медленно всплываем на поверхность.

Что касается погружений внутрь корабля, то осмотр нижнего яруса жилых помещений носовой части и машинного отделения с проходом по коридору практически под всей надстройкой — это уже рэк-дайвинг. Машинное отделение очень сложно по своей конфигурации, там достаточно узко, совершенно темно и небезопасно, и человек, никогда там ранее не бывавший, даже если он очень опытный дайвер, может запросто заблудиться.

Сколько раз можно погружаться на этот корабль? Да сколько угодно! Каждый раз находишь что-то новое, видишь то, чего не увидел раньше. Глубина 25–30 метров позволяет погружаться на этот корабль всем категориям дайверов. Обычный 15-литровый баллон позволяет вам находиться на этом корабле 20–25 минут и получить огромное удовольствие.

Удаляться от корабля, теряя его из вида, не стоит, потому что вокруг ничего нет — голый песок, пустыня.

Вдоль бортов лежат упавшие мачты корабля, от кормы справа по борту в 5–7 метрах — дымовая труба. На дне — какие-то железные балки, какие-то предметы, но все это находится не далее 10 метров от корабля в районе кормы, а в районе носа вообще ничего нет.

Как правило, присутствуют достаточно сильные течения, затрудняющие передвижение по кораблю. В этом случае, чтобы не тратить воздух, вы либо передвигаетесь, цепляясь руками вдоль борта, держась за фальшборт, либо просто заходите внутрь трюма, где течение отсутствует, и двигаетесь внутри корабля. Течения разнонаправленные, чаще всего — с носа в корму либо с правого борта на левый борт. То есть вас может запросто отнести в сторону от корабля, и вы его потеряете. Держать в виду корабль надо всегда, даже при условии плохой видимости, хотя в большинстве случаев видимость достаточно хорошая.

Температура воды не превышает 9 °С даже летом, так что погружаться без шлема и перчаток не следует. Будем надеяться, что вам повезет — и температура, и видимость позволят осмотреть корабль полностью.



# Транспорт «Варна»



Один из самых интересных рэков Черного моря – немецкий транспорт «Варна». Судно получило свое название, будучи еще болгарским, перед тем как немцы реквизировали его для перевозки военных грузов.

14 ноября 1943 года «Варна» следовала из румынского порта Констанца в Севастополь в составе конвоя «Hermelin», в который также входил транспорт «Волга-Дон» и еще несколько судов. Караван шел под охраной тральщиков, двух охотников за подводными лодками и канонерских лодок. Рано утром советская подводная лодка Д-4 выпустила по «Варне» две торпеды. Обе попали в цель и взорвались в средней части судна в районе надстройки, что вызвало детонацию боеприпасов. Транспорт разорвало на две части, и он быстро пошел ко дну.

«Варна» – судно длиной свыше 100 м и шириной 12 м, с паровым двигателем большого водоизмещения, с центральным расположением надстрой-

ки и грузовыми трюмами на носу и корме. Транспорт вез около 5000 т военных грузов, в основном боеприпасов в специальных ящиках. На «Варне» было найдено большое количество пустых деревянных бочек для вина с клеймами различных городов Третьего рейха. Видимо, бочки предназначались для вывоза вин и коньяков из массандровских подвалов.

Судно лежит практически на ровном киле, с креном 10–12° на левый борт, на глубине 56 метров. Носовая часть – на глубине 47 метров. Мачта, к которой привязан ходовой конец, возвышается на 15–17 метров над палубой. От мачты идут вантовые растяжки к бортам. Кто не сочтет нужным погружаться глубже, может осмотреть «Варну» и с горизонта оконечности мачты, проплыв в сторону носа и кормы. Судно почти всегда видно целиком. Но, чтобы детально осмотреть носовое орудие, трюмы и надстройку, надо погрузиться глубже.

Палуба находится на глубине 47 метров, носовое орудие – 45 метров. Уже с середины мачты открывается хороший вид на полуразрушенную надстройку и торчащий вверх зенитный пулемет «Эрликон». В трюмах разбросаны ящики с боеприпасами вперемешку с бочками для вина. В носовой части можно через иллюминаторы осмотреть каюты экипажа верхнего яруса и коридор, идущий по всей надстройке. Коридор, разветвляющийся влево и вправо, ведет к каютам, камбузу и кают-компаниям.

Кормовая часть сильно заилена и лежит на глубине 60 метров. Глубина серьезная, предельная для погружений на сжатом воздухе, поэтому надо учитывать их сложность по всем параметрам. «Бездекомпрессионное» время на этом рэке составляет всего 6 минут, поэтому необходимо тщательно спланировать





погружение. Но даже если вы уложите в 6 минут, необходимо на 3 метрах на 3 минуты сделать остановку безопасности.

Судно можно увидеть практически полностью. Хорошо видно носовое орудие, а также открытые трюмы, обросшую мидиями мачту и искореженную надстройку.

Все это производит сильное впечатление. Однако дайв этот сложен и опасен, и главное — правиль-

но рассчитать свои силы и возможности, исходя из опыта погружений и индивидуальных особенностей организма. Варианта три. Можно осмотреть все судно с окончания мачты на глубине 35 метров; можно с середины мачты; можно погрузиться на 47 метров, на палубу. Ниже, до грунта, опускаться не следует, так как ничего интересного оттуда не видно, а время дайва это сильно сократит.

Спуски на «Варну» относятся к техническим и не могут проводиться без остановок для декомпрессии, поэтому все участники должны иметь сертификаты на спуски с декомпрессией и на погружение на затонувшие суда. Надо учесть и слабое освещение на этих глубинах. Даже в самый солнечный день, при идеальной прозрачности, освещенность можно сравнить с освещенностью в глухом лесу после захода солнца.

Вода всегда холодная. Сказывается и полное отсутствие течения. Даже в самое жаркое лето температура не превышает 9–12 °С, что с учетом глубины способствует возникновению азотного наркоза. Проявляется он, как известно, у всех по-разному. Тем не менее, всем надо быть очень внимательными: постоянно контролировать свое положение относительно судна, глубину погружения, запас воздуха и т.д.

Если используются 15-литровые баллоны, то общее время дайва (с учетом остаточного воздуха) не должно превышать 35–40 минут.

# Барк «Агнес Блейки»

В 2003 году на глубине 84 метра недалеко от Балаклавы был обнаружен парусник, идентифицировать который удалось 13 сентября 2006 года. Когда дайверы обнаружили на паруснике прекрасно сохранившийся судовой колокол, после очистки от обрастаний стало отчетливо видно название парусника – «Agnes Blaikie». Это достаточно редкая удача – найти на судне колокол с названием корабля.



Барк «Agnes Blaikie» – по Ллойдовскому регистру – торговое парусное судно, построено в 1841 году в Абердине на верфи Уолтера Худа водоизмещением около 380 тонн. Агнес Блейки – это реальное имя, так звали супругу мэра Абердина сэра Томаса Блейки. Его дочь носила то же имя. Так что можно считать это стратегическим маневром судовладельца. Хотя это может быть и простым совпадением – документов таких нет.

Компания «Абердинские линии» владели парусником до 1849 года. В 1854 «Агнес Блейки», вероятно, в числе многих других была зафрахтована Британским правительством для обслуживания Крымской военной кампании. Маршрут следования был таков: Англия – Мальта – Крым. Из Англии «Агнес Блей-

ки» вышла с грузом военного ведомства на Мальту. По сведениям английских историков, два месяца «Агнес» пробыла на Мальте. За это время на корабле поменялся капитан, а также, с высокой степенью вероятности, и груз. Соответственно, в Балаклаву судно могло отправиться с другим грузом, каким именно – точно неизвестно. Скорее всего, это было военное снаряжение или провиант, так как отправка продуктов с Мальты была обычной практикой. В январе 1855 года «Агнес Блейки» вышла с Британских островов и где-то к началу мая дошла до Балаклавы.

Столкновение «Агнес» с кораблем «Медина» произошло в Балаклаве. «Медина» – это военный гидрографический корабль: колесный паровой пакетбот, почти в 3 раза больше нашего парусника. Поэтому шансов выжить у брига было мало...

Это было время, когда пар стал активно теснить парус на море, и столкновение брига «Агнес Блейки» с пароходом «Медина» стало трагическим символом этого процесса.

Что интересно, никто из экипажа не погиб. Есть отчет, в котором говорится, что команда полностью получила свое жалованье и присоединилась к другому кораблю. Ведь взрыва не было – была пробоина, из-за которой корпус судна постепенно заполнялся водой, и у людей оставалось время корабль покинуть.

Первоначальная версия о том, что «Агнес» затонула в Балаклаве во время знаменитого шторма в ноябре 1854 года, не подтвердилась. Дата гибели судна – 5 или 8 мая 1855 года. Отчет 1856 года, составленный постфактум, свидетельствует о том, что все судовые документы погибли во время катастрофы. Очевидная стойкая тенденция, как сейчас, так и тогда: воен-



ные ведомства всячески скрывали аварийные инциденты, именно поэтому материалов по расследованию гибели судна так немного. К тому же, если бы «Агнес» затонула в водах, контролируемых Англией, то изучение обстоятельств и причин проводил бы Ллойд как ответственный страховщик, в Крыму же этим в то время никто особенно не занимался — война есть война. В архивах отсутствуют также чертежи и фотографии судна.

По комментариям специалистов, обнаруженная дайверами рында — стандартный судовый колокол с несколько необычной системой крепежа. И местоположение его стандартно для такого типа парусников — на носу, а не на корме. Для «Агнес» вообще характерна некоторая декоративность отделки.



Так, например, обнаружены орнаменты на корме и в трюмах. Это может быть связано именно с «женской историей» происхождения судна или с тем, что оно было грузопассажирским и потому нуждалось в некоем лоске.

Еще один интересный момент. Существовало такое понятие: «Абердинский бак». Впервые он появился на паруснике «Scottish Maid» в 1839 году, и потом постепенно новшество распространилось по всему миру. «Абердинский бак» — это скошенный нос корабля.

А предыстория изобретения такова: в то время в Англии налоги платились в зависимости от объема трюмов. Соответственно, когда скосили нос, объем трюмов уменьшился, и ходовые качества судна от этого только выиграли — широкое распространение это новшество получило на знаменитых «чайных клиперах», где скорость ставилась во главу угла. У «Агнес Блейки» нос — еще обычный. Это можно объяснить тем, что прошло только два года с момен-

та изобретения, а может, были и другие причины у заказчиков постройки, если они предпочли большее водоизмещение судна в ущерб скорости.

Есть еще одна занятная деталь: по тому же Ллойдовскому регистру, «Агнес» вплоть до 1853 года проходит и регистрируется как барк, а в Балаклаве лежит явно бриг. Принципиальное отличие состоит в том, что у барка три мачты, у брига — две.

По комментариям английских специалистов, в то время судно могли и переоснастить в процессе эксплуатации. Для хорошо обученной команды — это не проблема даже в рейсе, совсем не обязательно уходить для этого в док. Парусное вооружение подстраивалось применительно к обстановке плавания.

«Агнес Блейки» — это, пожалуй, единственный в своем классе парусник того периода, настолько хорошо сохранившийся в первоизданном виде. Этому, наверное, поспособствовало и то, что он был сделан из высококачественных пород дерева — в основном из дуба — и потому имел высшую на тот момент классификацию 9A1.



# Трагедия парохода «Ленин»

О трагедии парохода «Ленин» в последние годы вспоминают, когда дата его гибели совпадает с днем Военно-морского флота. Но долгие годы об этом было не принято говорить. В конце июля 1941 года, когда в списки без вести пропавших заносились целые армии, гибель полутора тысяч людей на гражданском пароходе осталась без внимания.





В Черном море на сегодняшний день достаточно много объектов, которые находятся на глубинах, недоступных рекреационным дайверам. И одним из таких наиболее серьезных, наиболее значимых и интересных объектов является как раз пароход «Ленин». Развитие технического дайвинга дает возможность посетить место трагической гибели теплохода, затонувшего в самом начале Великой Отечественной войны.

Пароход стоит на ровном киле на глубине 94 метра. От его грандиозного вида уже на шестидесяти метрах захватывает дыхание.

Погружения на такие объекты — не для широкого употребления, не для постановки на конвейер. Это не те места, куда водят на экскурсии, куда ныряют дайверы, чтобы посмотреть рыбок и кораллы, пощелкать друг друга на фоне какой-то экзотики.

Грузо-пассажирский пароход «Симбирск» был построен в октябре 1909 года на заводе «Шихау» (Германия) по заказу российского пароходства «Доброфлот». Длина — 94,82, ширина — 12,65 метра, осадка (без груза) — 3,78 метра. Главный двигатель — паровая машина в 4000 лошадиных сил. Скорость судна — 10,5 узла. «Симбирск» мог достаточно комфортабельно (по нормам того времени) разместить

60 пассажиров первого класса, 30 — второго и 200 — третьего.

1 сентября 1923 года в 11 часов 58 минут в Японии произошел сильнейший подземный толчок мощностью 8 баллов. Число погибших только в Токио составило 140 тысяч человек, а по всей Японии число пострадавших достигло 2 миллионов. Советское правительство не могло оставаться в стороне от этой трагедии, и 4 сентября было принято постановление об оказании материальной помощи населению Японии. Постановление гласило: «К отправке в Японию назначить пароход «Симбирск», который переименовать, присвоив ему название «Ленин».

Когда судно приблизилось к японским берегам, на его борт поднялись представители японских военных и портовых властей. Япония не приняла помощь от Советской России. Пароходу с агитационным именем было приказано немедленно покинуть территориальные воды Японии. 14 сентября «Ленин» пошел в обратный рейс.

В 1920–40-х годах его использовали на крымско-кавказских линиях для перевозки грузов и пассажиров. «Ленин» курсировал по маршруту между Одессой, Ялтой, Севастополем, Феодосией, Новороссийском и портами Кавказа.



В первый свой военный рейс пароход «Ленин» отправился из Одессы 12 июля 1941 года, взяв на борт семь военнослужащих и груз сахара, предназначенного войскам Южного фронта. Спустя 4 дня, 16 июля, он прибыл в Мариуполь и был первым судном, пришедшим в этот тогда еще тыловой порт. Следующим рейсом в свой базовый порт и находясь в районе Керченского пролива, капитан «Ленина» Борисенко получил приказ оказать помощь пароходу «Десна», подорвавшемуся на оборонительном минном заграждении. Тогда экипаж «Ленина» еще не знал, что спустя всего несколько дней ему понадобится аналогичная помощь.

Трагизм ситуации заключался в том, что в ту пору военные власти черноморского флота заминировали внутренние территориальные воды оборонительными минными заграждениями и не снабдили капитанов гражданских судов картами заграждений.

Высадив спасенных пассажиров парохода «Десна», «Ленин» вновь поспешил в Одессу. Уже 24 июля очень оперативно был принят на борт груз цветного металла в слитках, около 350 тонн, и более 1000 раненых, женщин, детей, а также военнослужащих. Это были одесситы — около 1000 мобилизованных военнослужащих (имевших опыт боевых действий

в Финляндии, на Халхин-Голе, которые эвакуировались из осажденной Одессы для использования их на других фронтах и для подготовки молодых мобилизованных солдат в тыловых частях страны).

Пропуском на судно был посадочный талон, по которому проходили 2–3 взрослых пассажира. «Неполнолетние» не подсчитывались. Значительное количество пассажиров прошло с записками от городского и областного комитетов партии и военной комендатуры Одессы. Также было зафиксировано самовольное размещение членами экипажа в своих каютах родных и знакомых.

В плавание «Ленин» отправился вместе с теплоходом «Грузия» и транспортом «Ворошилов», который шел лишь под правым двигателем — левый не успели ввести в строй. Однако и на него погрузили, кроме оборудования Одесской джутовой фабрики, еще 3 тысячи эвакуированных.

27 июля «Ворошилов» был оставлен в Севастополе на ремонт, а капитан парохода «Ленин» получил приказ следовать самостоятельно. Он планировал пройти опасный от мин район в светлое время суток, однако расчеты его не оправдались — у мыса Фиолент им был получен приказ вернуться и принять в кильватер «Ворошилов», экипаж которого к тому времени смог

запустить второй двигатель. Из-за этого возврата караван пришел в район Балаклавы и мыса Сарыч уже ночью. Точных координат минных полей у капитанов не было, а навигационная техника «Ленина» была в неисправном состоянии (на корабле было установлено вооружение, как-то влиявшее на навигационное оборудование). Отключенные маяки и отсутствие карт с указанием минных заграждений не давали военным лоцманам возможности ориентироваться. Корабли шли практически вслепую.

«Ленин» вышел на кромку своего же минного оборонительного заграждения. В 23.33 на траверсе мыса Сарыч произошел взрыв в районе первого и второго трюмов по левому борту. Пароход стал оседать носом при возникшем крене на правый борт. В течение 7–10 минут транспорт затонул в вертикальном положении (кормой вверх, с работающими винтами). Из-за быстрого затопления судна большая часть пассажиров не успела его покинуть.

Документы свидетельствуют, что на «Ворошилов» подняли из воды, по крайней мере, 200 человек. Их доставили в Ялту. Но точное число тех, кому удалось спастись, так и осталось неизвестным.

Обвинения в случившейся трагедии пали на военных лоцманов судов «Ленин» и «Ворошилов». Судебное разбирательство прошло спешно, а приговор военного трибунала был чрезвычайно суров: лейтенант

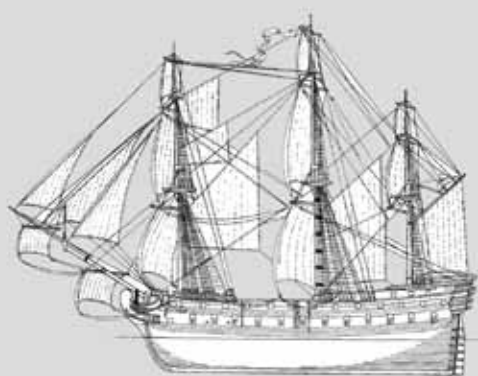


И.И. Свистун был приговорен к расстрелу, а младший лейтенант Штепенко (лоцман «Ворошилова») — к условному заключению. Лишь в середине 1990-х годов ветеранам-севастопольцам удалось добиться от Военного трибунала пересмотра дела о гибели парохода «Ленин».





# Линкор «Святой Александр»



Линейный корабль «Святой Александр» был одним из первых в серии строящихся 66-пушечных кораблей, ставших главной ударной силой русского флота в морских сражениях с Османской империей в 1788–1791 гг. 23 сентября 1786 г. потерпел крушение у самой западной оконечности Крыма – мыса Тарханкут. Подводным исследователям удалось найти само место крушения корабля, установить его название, буквально по часам восстановить хронику драматических событий, развернувшихся на Таврических берегах более двух веков назад...

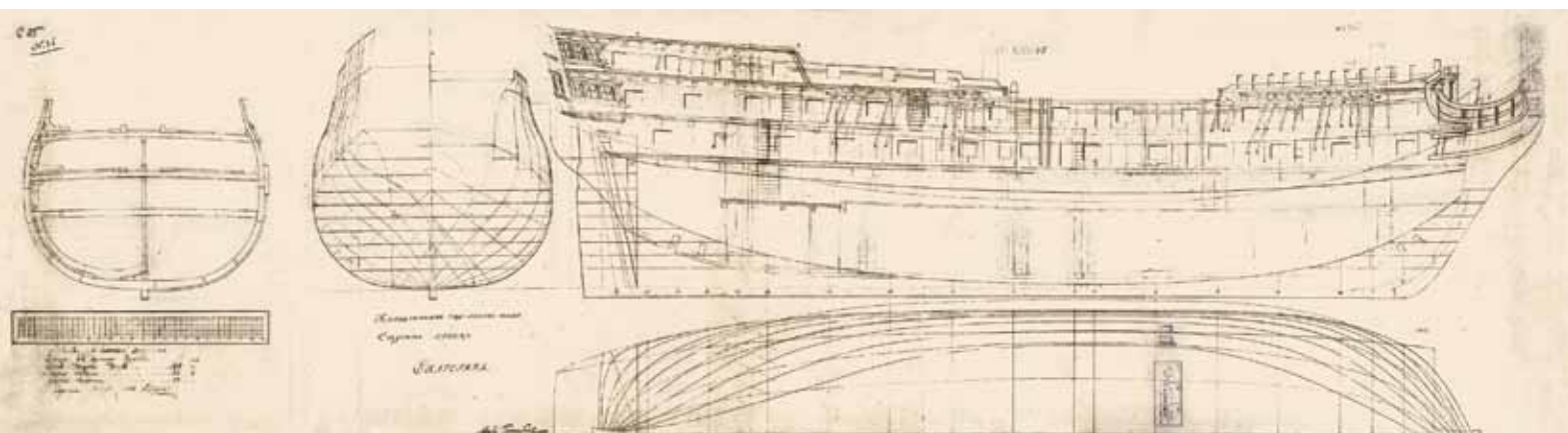
Заложенный 28 июня 1781 г. (по старому стилю) на Херсонской верфи корабль был спущен на воду 11 апреля 1786 г. После загрузки и снаряжения всем необходимым для плавания 23 сентября 1786 г. «Св. Александр» впервые вышел в море и взял курс на Севастополь. В первую же ночь плавания у самой западной оконечности Крыма – мыса Тарханкут – корабль потерпел крушение. Пытаясь его спасти, команда сбросила за борт несколько пушек и чугунный балласт, затем были срублены мачты. После того, как ветер стих, экипаж и пассажиры (несколько сотен солдат с семьями) на гребных судах были переправлены на берег. Утром выяснилось, что корабль ночным штормом разломило надвое и разбитые части разнесло по бухте.

Поскольку российские исторические и документальные источники свидетельствуют лишь об одном линейном корабле Черноморского флота XVIII в.,

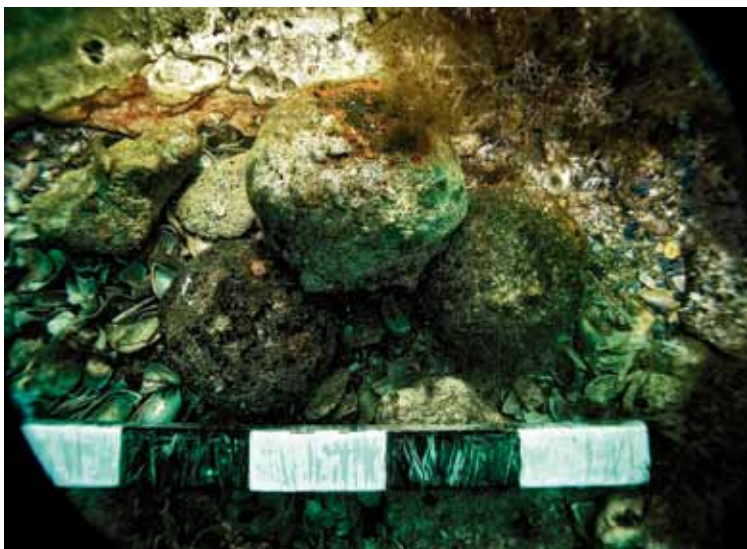
утраченном в результате морской катастрофы, у российских исследователей возникла идея найти место крушения «Св. Александра». Его изучение позволило бы получить в дополнение к документальным материалам еще и вещественные источники периода становления и развития Черноморского флота.

В 1980-х годах в Караджинской бухте, расположенной на полуострове Тарханкут, ныряльщики нашли старинную чугунную пушку. Орудие было поднято и установлено на импровизированном станке у входа в Черноморский историко-краеведческий музей.

Лишь спустя почти полтора десятилетия тульским подводникам из клуба «Нептун» удалось найти само место крушения корабля, установить его название и, главное, буквально по часам восстановить хронику драматических событий, развернувшихся на берегах Таврии более двух веков назад...



В фондах РГАВМФ обнаружили материалы расследования крушения корабля «Св. Александр». Они содержали «краткий экстракт...», выписанный из журналов, веденных на корабле «Св. Александр», где были подробно описаны все его недолгое плавание и обстоятельства крушения с указанием значений пеленгов на береговые ориентиры. Используя данные пеленги с учетом изменившегося за прошедшие столетия магнитного склонения, а также старинные и современные морские карты с детальными обозначениями глубин, удалось рассчитать предполагаемое место крушения корабля.



В августе 2005 г. было обнаружено место крушения парусного судна. Находившиеся в полутора километрах к западу от мыса Тарханкут на глубине 5–6 м балластные бруски, свинцовые шпигаты, кованые элементы оснастки большого парусного судна позволяли предположить, что это остатки «Св. Александра».

Аквалангистами были обнаружены многочисленные скопления различных предметов: балластные чугунные бруски, чугунные ядра и бомбы калибра 36, 18, 8 и 6 фунтов, картечные заряды в парусиновых чехлах, кнители, фрагменты свинцовых листов и элементов оснастки корабля. Характер находок указывал на принадлежность этих останков военному кораблю с мощным и разнокалиберным вооружением, соответствующим рангу линейного 66-пушечного корабля XVIII в.

Обнаруженные в сезон 2007 г. находки — кремневый пистолет и, предположительно, основание подсвечника с гравировкой, содержащей буквы «С» и «А», — подтвердили российскую принадлежность судна.

В последующие годы на северной стороне Карджинской бухты в 150 метрах от береговой кромки были найдены кованые детали оснастки деревянного судна и более десятка пушечных ядер и кнителей, аналогичных обнаруженным на месте крушения.



Одной из самых интересных находок стала икона-складень с изображением святителя Николая в центральной части и святых на боковых створках.

Обнаружение и исследование остатков корабля у мыса Тарханкут представляет несомненный интерес для историков, археологов, дайверов и всех, кто интересуется историей судостроения и мореплавания на Черном море. Поднятые со дна артефакты неопровержимо свидетельствуют, что найдены остатки крупного военного парусного судна. Согласно документальным свидетельствам лишь один корабль Российского Черноморского флота погиб в результате крушения у мыса Тарханкут в XVIII веке. Это — линейный 66-пушечный корабль «Св. Александр». Таким образом, все данные, полученные в результате подводных разведок совместной экспедиции подводного клуба «Нептун», поискового центра «Искатель» (г. Тула) и Киевского национального университета им. Т. Шевченко, позволяют утверждать — найдено место крушения корабля «Святой Александр».



# «Цесаревич Алексей Николаевич»

О судьбе линейного корабля «Цесаревич», внесшего огромный вклад в историю отечественного флота, написано множество статей и книг, но о гибели крупного грузопассажирского парохода РОПиТ «Цесаревич Алексей Николаевич» если и писалось, то весьма скупо. Непростая задача – собрать информацию об этом судне и выяснить причину гибели парохода, служившего Отечеству всего три года.



Это был двухвинтовой, двухпалубный, двухмачтовый товаропассажирский пароход, построенный в бельгийском городе Хобокен (Hoboken) фирмой «SA John Cockerill», который при длине 90,6 метров, ширине 12,6 метров и осадке 6,6 метров имел водоизмещение 5472 тонн. Паровые машины суммарной мощностью 3000 лошадиных сил позволяли судну развивать скорость до 12 узлов, совершать довольно продолжительные рейсы. Экипаж судна состоял из 58 человек, на пароходе могли с комфортом разместиться 20 пассажиров в каютах 1 класса, 32 – в каютах 2 класса и около 900 – на палубах. Грузы размещались в четырех трюмах.

«Цесаревич», как его сокращенно именовали моряки и обыватели, за год регулярных рейсов стал желанным гостем во всех портах Черноморья. Но Первая мировая война была уже на пороге...

До Черного моря военная волна докатилась в октябре 1914 года. Союзники царской России – Англия и Франция – были вынуждены на выходе из пролива Дарданеллы с первых дней держать крупные корабельные силы.

В одесском порту началось формирование Транспортной флотилии Императорского Черноморского флота. Мобилизации подлежали самые современные суда, они становились военными транспортами и получали номера, которые были нанесены белой краской на бортах судов в районе средней надстройки. «Цесаревич Алексей Николаевич» стал транспортом № 78 Императорского Черноморского флота России.

Но из-за вынужденной необходимости увеличить грузооборот с части судов, в том числе и с парохода «Цесаревич Алексей Николаевич», было снято десантное оборудование, и экипажи судов занялись перевозками различных грузов.

Так «Цесаревич Алексей Николаевич» с красовавшимися на борту под надстройкой в районе миделя огромными белыми цифрами «78» вновь стал курсировать в водах Черного моря.

В 1915 году удача сопутствовала морякам парохода «Цесаревич Алексей Николаевич».

Весной 1916 года суда транспортной флотилии стали совершать регулярные рейсы из Одессы, Николаева и других портов в Батум и захваченные русскими войсками турецкие порты. Людей они уже не возили, а трюмы забивались интендантскими грузами, чаще всего – продовольствием. На эту «линию» и был поставлен транспорт № 78 (бывший «Цесаревич Алексей Николаевич»).

Один из рейсов стал для судна последним. 16 июня 1916 года, как обычно, следуя по знакомому маршруту, в тихую погоду в районе мыса Тарханкут, когда судно совершало очередной поворот, под кормой раздался мощнейший взрыв вражеской мины. Экипаж не растерялся, пытался бороться с распространяющейся водой, но повреждения были значительными, и транспорт, принимая воду, медленно



погружался. Новое судно первое время смогло противостоять стихии и не лишилось хода и управляемости. Капитан, развернув судно, пытался довести его до берега, но двери в водонепроницаемых переборках закрыть не успели, и вода распространялась по судну очень быстро. Вскоре было залито машинное отделение, однако машинная команда, потушив котлы, предотвратила их взрыв и полное разрушение судна. На верхней палубе постепенно погружающегося в пучину судна собрался весь экипаж. Под командованием офицеров без паники и потерь все смогли оставить гибнущее судно и сесть в шлюпки.

Так как «Цесаревич Алексей Николаевич» был грузопассажирским судном, то шлюпок на нем было много, часть из них ушла на дно вместе с судном. Транспорт погружался медленно и вскоре скрылся в пучине, а люди благополучно добрались до берега.

Пароход «Цесаревич Алексей Николаевич» в советское время пытались поднять и даже частично его разгрузили, а из его трюмов поднимали муку в мешках. Эту муку даже можно было использовать в пищу, но только после взлома корки, образовавшейся внутри каждого мешка от контакта с водой. Интересно, что по официальной версии на борту транспорта в последнем рейсе было 1120 тонн сахара в мешках для нужд Кавказской армии.

Советские флотские гидрографы регулярно проводили обследования затопленного судна. Данные из рапорта, датированного 1949 годом:

«ТР «Цесаревич Алексей Николаевич», координаты 45-18-11,8 и 32-31-14,2. Глубина – по верхней мачте – 39 метров, зона поиска – 47,5–49,2 метра. Объект обследован водолазами АСС ЧФ в декабре 1949 года. По имеющейся «карте кладов» – 2,7 кабельтовых курсом SSE от м. Тарханкут. Судно – грузопассажирский пароход, глубина у дна – 52 метра, по мачтам – 39 метров, судно лежит носом к берегу, крен 40 градусов на правый борт и сильный дифферент на нос. В ПБ в районе кормы большая пробоина, по ПБ в 1-й трети расположены 3 судо-



подъемных понтона на 200 т. Судно сильно заиле-  
но. Палуба на баке деревянная, сильно разруше-  
на. Грунт — ил с песком. Ряд помещений можно ис-  
пользовать для образования воздушных полостей.  
Видимость 15–20 метров».

### Краткая история службы эскадренного броненосца «Цесаревич»

«Цесаревич» участвовал в русско-японской вой-  
не, являлся флагманским кораблем Тихоокеанской  
эскадры Балтийского флота.

9 февраля 1904 года при стоянке на внешнем рей-  
де Порт-Артура поврежден взрывом торпеды, вы-  
пущенной миноносцем противника, но остался на  
плаву и был вновь введен в строй. После боя с япон-  
ским флотом в Желтом море 10 августа 1904 года  
ушел в Циндао, где был интернирован правитель-  
ством Китая до конца войны. В 1908 году участво-  
вал в оказании помощи населению города Мессина  
на острове Сицилия, пострадавшему от землетрясе-  
ния. Участвовал в Первой мировой войне и Февраль-  
ской революции. В 1917 году вошел в состав Красно-  
го Балтийского флота и был переименован, а в 1921  
году вошел в состав Морских сил Балтийского моря.  
С мая 1918 года находился в Кронштадтском воен-  
ном порту на долговременном хранении. В 1925 году  
исключен из состава РККФ.



# Императорская яхта «Ливадия»

Полуостров Тарханкут... Еще издавна называли его «чертовым углом» из-за свирепых штормов, обрушивающихся на одноименный с полуостровом мыс. Неслучайно моряки называют это место «морским кладбищем». На «Карте мест крушений кораблей и судов на Черном море» за период с 1873 по 1898 год у мыса Тарханкут зафиксировано 17 аварий и крушений судов. В их числе – такое известное в истории судно, как императорская яхта «Ливадия», потерпевшая крушение в 1878 г. «Ливадия» – единственная из императорских яхт, участвовавшая в боевых действиях русского флота.



Проектировал и строил яхту «Ливадия» известный черноморский кораблестроитель, капитан Корпуса корабельных инженеров Л.Г. Шведе. Официальная закладка состоялась в Николаеве 19 марта 1870 г., а завершили работы к лету 1873 г. Судно имело водоизмещение 1964,5 т, длину 266 футов 6 дюймов (81,2 м) и паровую машину мощностью 460 л.с. По комфортабельности, а также отделке царских помещений, выполненных по проекту архитектора Монигетти, «Ливадия» превосходила все другие яхты царской семьи. Летом 1873 г. новая яхта, войдя в состав Черноморского флота, пришла в Севастополь, откуда доставила императрицу с семьей в Ялту. Этот путь ей еще не раз приходилось повторять впоследствии.

В марте 1874 г. «Ливадия» ушла в практическое плавание. В западной части Средиземного моря яхта успешно выдержала 9-балльный шторм, показав отличные мореходные качества. Следует отметить, что



«Ливадия» – единственная из императорских яхт, участвовавшая в боевых действиях русского флота. Во время русско-турецкой войны 1877–1878 гг. под командованием капитана 1 ранга Ф.Е. Кроуна она крейсировала у румынского и болгарского побережья и 21.08 потопила турецкую двухмачтовую кочерму.

Пятилетняя служба «Ливадии» закончилась трагически. На пути из Севастополя в Одессу она в туманную ночь с 21 на 22 октября 1878 года выскочила на риф у Тарханкутского маяка на западном побережье Крыма. 47 дней, с 22 октября по 7 декабря, «Ливадия» стояла на камнях. После ряда неудачных попыток командования Черноморского флота спасти корабль все ценное, что было возможно, свезли на берег, предоставив корпус морским волнам.

**1994 год. Из отчета поискового центра «Искатель»:** «...Остатки старинного колесного парохода покоились всего на пятиметровой глубине. Валы водяных



колес, похожие на две гигантские гантели, неподвижно застыли здесь больше века назад. Между ними — остатки коленчатого вала, а еще чуть глубже — что-то вроде трубы. Все сохранившиеся части парохода обросли водорослями и ракушками. От корпуса ничего не осталось — он был, видимо, деревянным, и штормы раскатали его «в порошок». Возможно, под крупной галькой на дне еще сохранилось днище корабля — в те времена его обшивали медными листами. Вот и первая находка — большой медный гвоздь. Кое-где на дне попадаются балластные чугунные бруски и куски листового металла...»

Почти через полтора десятилетия именно команде поискового центра «Искатель» (г. Тула) удалось определить, что же это было за судно, вернуть из забвения еще одну из страниц морской истории России.

В поисках места крушения императорской яхты команда подводных археологов, проводя разведку побережья у мыса Тарханкут, не обошла вниманием и тот самый «пароходик» из 1994 года, с которого был поднят «подъемный материал» — медные гвозди, кусочки листового свинца и фрагменты мраморных плиток. Обнаруженные в последующие дни осколки фарфора и фаянса развеяли все сомнения: судно, явно, постройки XIX — начала XX века.

Несмотря на то что «Ливадия» была новейшим по тому времени колесным пароходом, корпус ее был деревянным!

Важным свидетельством в деле поиска стала репродукция картины знаменитого художника-мариниста Алексея Боголюбова «Последние моменты императорской яхты «Ливадия». Художник с фотографической точностью изобразил гибнущую у скал яхту в том самом месте, где находились остатки известного «пароходика».

При первых погружениях на предполагаемое место гибели императорской яхты были проведены обмеры остатков гребных колес и коленвала парохода. Результаты подтвердили первые предположения: расстояние между внутренними сторонами гребных колес равнялось 11 метрам, что вполне соответствовало данным о ширине яхты — 10,9 м. Проведенное затем обследование участка дна с помощью металлодетектора показало наличие в донном грунте россыпей мелких медных гвоздей, отдельных крепежных элементов и фрагментов медной обшивки подводной части судна. Все это неопровержимо свидетельствовало о том, что корпус судна был деревянным. Среди поднятого мате-



Гибель яхты «Ливадия». Художник А.П. Боголюбов

риала интерес представляли фрагменты мраморных плиток и карнизов, использовавшихся, возможно, при отделке каминов либо ванн, фигурный бронзовый кран и остатки планок из твердого дерева, близкого по своей фактуре ореху.

В целом все эти факты доказывают, что установлено место гибели императорской яхты «Ливадия».

В январе 2010 г. в подтверждение этих расследований исследователями была получена информация от РГА ВМФ, что согласно материалам дела «О крушении яхты «Ливадия» в Черном море 22 октября 1878 г.» яхта «Ливадия» во время густого тумана села на мель в 300 саженях к востоку от Тарханкутского маяка.

Все находки переданы на временное хранение в музей Киевского университета.

С сожалением приходится признать тот факт, что отсутствие необходимых условий для изучения и сохранения памятников подводного культурного и исторического наследия, находящихся в водах Черного моря приводит к их постепенному разграблению и уничтожению. Не обошла эта участь и «Ливадию». Легкодоступность с берега, небольшая глубина местонахождения ее остатков всегда привлекали к себе внимание любителей морских сувениров. Теперь же «ценность» находок для подобных «любителей» морской истории значительно возросла. Выход видится только один — проведение масштабных раскопок на месте гибели судна с целью подъема всех обнаруженных предметов и последующей организации соответствующей музейной экспозиции.



# История парохода «Ростов»

Товаро-пассажирский пароход «Ростов» был построен по заказу РОПиТ на судовой верфи «С. Mitchell & Co» в Ньюкасле (Англия) (строительный № 157). 31 августа 1867 года «Ростов» сошел на воду и вскоре вступил в строй. Судно эксплуатировалось между российскими портами Черного моря и портами Англии, Франции, Бельгии.



В октябре 1878 года «Ростов» у Тарханкутского маяка пытался спасти гибнущую царскую яхту «Ливадия». В 1881 году пароход «Ростов» прошел капитальный ремонт в Севастополе на судовой верфи РОПиТ.

В августе 1886 года пароход привлекался на учения по имитации высадки российского десанта в Босфоре.

По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 255. В 1892 году судно прошло очередной капитальный ремонт. 23 сентября 1900 года в Мраморном море «Ростов» столкнулся с французским пароходом «Georgie» и из-за полученных повреждений встал на ремонт.

Мобилизован и зачислен в распоряжение Морского ведомства пароход «Ростов» был на основании приказа № 13 от 28.10.1914 г. заведующего плавучими средствами Батумского порта. Ему был присвоен № 57 и установлены два орудия.

22 сентября 1915 года транспорт у Туапсе был поврежден артиллерийским огнем германской подводной лодки UC-13: в носовую часть судна попали два снаряда. Транспорт был вынужден выброситься на берег. Вскоре «Ростов» сняли с мели и отремонтировали.

15 апреля 1918 г., следуя рейсом из Ялты в Севастополь, «Ростов» с 110 пассажирами и 1500 пудами груза был атакован немецкой подводной лодкой UC-23. Подчиниться приказу остановиться капитан «Ростова» Никита Пихарев отказался. Как следует из телефонограммы № 619, отправленной с мыса Сарыч, во время обстрела подводной лодкой «Ростов» держал белый флаг на фок-мачте. Тем не менее, подводная лодка продолжила обстрел, даже когда судно выбросилось на берег, и, по свидетельству очевидцев, несколько снарядов было выпущено по людям, находящимся на берегу.

Среди пассажиров погибло 7 человек, был тяжело ранен боцман транспорта Иван Терещенко и легко ранены несколько человек, в том числе капитан.

Помощь раненым и спасшимся оказывалась в имении Форос. По воспоминаниям Н. Ундольского, сына настоятеля Форосского храма, пассажирами транспорта «Ростов» были эвакуированные из Батума греки и армяне.

В архивах имеются свидетельства о смерти двух человек, погибших при атаке подводной лодки UC-23 на транспорт № 57 «Ростов».

Характеристики парохода «Ростов»

Водоизмещение	3100 т
Вместимость	1218,71 брт
Грузоподъемность	1474,2 т
Длина	79,85 м
Ширина	10,06 м
Осадка	6,65 м
Мощность вертикальной паровой машины двойного расширения	600 л.с.
Скорость хода	10 уз.
Экипаж	33
Число пассажиров 1-го класса	14
2-го класса	24
3-го класса	250



