Бухта мертвых якорей
Истории Цемесской бухты

Лев Степко ▮ фото из архива автора и редакции

Словосочетание «мертвый якорь» для человека, далекого от морской стихии, звучит непривычно и загадочно. Представляем Вашему вниманию шесть кратких сюжетов из истории Новороссийска, в которых важную роль сыграли именно мертвые якоря.

П.С. Нахимов

В повседневном общении среди бывалых моряков, если они затронут в разговоре понятие «якорь», то перед слушателями сразу всплывут образы станового (к примеру, адмиралтейского) якоря, хотя в целом понятие «якорь» в мировой практике представляют более 5 тысяч различных конструкций. К примеру, адмиралтейский якорь, уже много веков пользуясь популярностью у мореходов мира, является символом надежды, устойчивости, стабильности и спокойствия.

Словосочетание «мертвый якорь» для человека, далекого от морской стихии, звучит непривычно и загадочно. Что кроется за этим понятием в повседневной жизни для жителей приморского города? С.И. Ожегов говорит о нем следующее: «Это якорь, постоянно лежащий на дне и служащий для установки плавучих маяков, знаков навигационного ограждения, понтонов, плавучих трубопроводов, якорных бочек, плавучих доков и множества других плавучих сооружений и т.д.»

Разработаны были мертвые якоря для надежной якорной стоянки в течение длительного периода времени. В обычной жизни выражение «стать на мертвый якорь» означает обосноваться где-нибудь навсегда.

Портрет М.П. Лазарева работы Айвазовского

Представляем Вашему вниманию шесть кратких сюжетов из истории Новороссийска, в которых важную роль сыграли мертвые якоря.

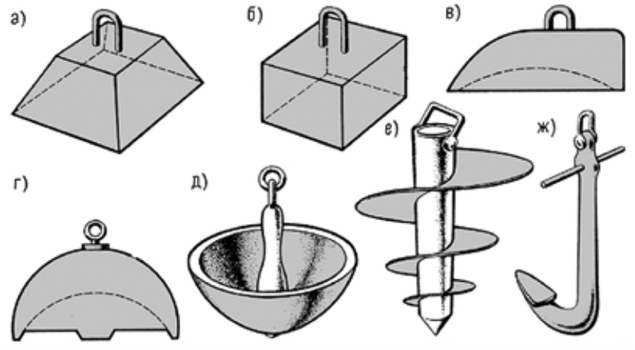
История первая

Параллельно с закладкой города проектировался и постепенно строился в Цемесской бухте морской торговый порт. Первыми причальными устройствами стали швартовые банки на бриделях, прикрепленных к английским мертвым якорям. Куратором всех работ по установке и обслуживанию мертвых якорей с 1840 по 1848 гг. стал легендарный флотоводец П.С. Нахимов.

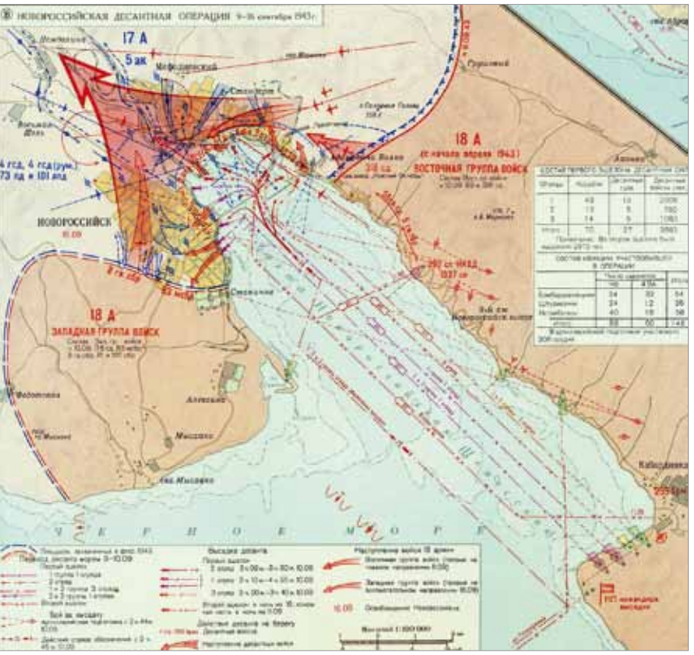
В рапорте М.П. Лазарева А.С. Меншикову от 4 февраля 1839 года о мероприятиях, связанных с сооружением порта и адмиралтейства в устье реки Цемесс, была поставлена задача: «Для двух фрегатов и четырех транспортов и других мелких судов иметь мертвые якоря с бриделями, на которых бы таковые суда во время сильных с берега бор могли покойнее держаться, не употребляя собственных для сего якорей и канатов. Потребное число мертвых якорей с бриделями, по выгодности выписываемых ныне из Англии».

По рекомендации М.П. Лазарева, «..постройки сии, равно и выписку мертвых якорей с бриделями, необходимо произвести за счет военных отдельного кавказского корпуса капиталов, по возможности уделить на этот предмет несколько суммы от черноморского ведомства».

Для удобства стоянки кораблей на рейде в Цемесской бухте было необходимо уложить мертвые якоря. П.С. Нахимов и его экипаж с поставленной задачей справились успешно. Этими работами он один из первых внес свой вклад в развитие обустраивающегося Новороссийского порта, официальное открытие которого было еще впереди.



Разновидности мертвых якорей:
а) кубический;
б) сегментный;
в) «лягушка»;
г) трапецеидальный;
д) грибовидный;
е) однорогий адмиралтейский;
ж) винтообразный



Новороссийская десантная операция 9–16 сентября 1943 г.

Исторические документы сообщают нам массу подробностей, имеющих отношение к истории возникновения русского порта Новороссийск. Они подчеркивают вклад выдающегося флотоводца П.С. Нахимова в зарождение порта, в его техническое оснащение и формирование навыков его эксплуатации в условиях сильнейших северо-восточных ветров, характерных для Цемесской бухты, требующих особого подхода к устройству якорных стоянок и, в частности, укладке мертвых якорей.

Мертвые якоря служат для надежной якорной стоянки в течение долгого времени. В быту выражение «стать на мертвый якорь» означает обосноваться где-нибудь навсегда.

Мертвый якорь 1912 г.

История вторая

В 1930-х годах на отечественных субмаринах стали использовать, кроме становых, еще и подводные (мертвые) якоря – это было любопытным ноу-хау. Напомним, что с 1940 по 1942 год в отдельном учебном дивизионе подводных лодок, входившем в состав Новороссийской военно-морской базы, дислоцировались лодки М-51, М-52, М-54, М-55, Щ-201, Щ-202, Щ-203.

Одной из ярких страниц в истории учебного дивизиона стало участие двух лодок, по решению Ставки ВГК, в конце ноября 1941 года в обеспечении Керченско-Феодосийской операции. Совместно с подводной лодкой Щ-201, которой командовал капитан-лейтенант А.И. Стрижак, М-51 под командованием капитан-лейтенанта В.М. Прокофьева осуществляла навигационно-гидрографическое обеспечение высадки морского десанта в захваченную врагом Феодосию. Затем Щ-201, поставив на фарватере светящиеся буи с красным и белым огнями, лучом прожектора ориентировала подходившие к Феодосийскому заливу корабли с десантом.

Вот как описывает эти события бывший штурман подводной лодки М-51 Н.А. Устинов: «Мы вошли в Феодосийскую бухту, достигли указанного квадрата, о чем я доложил командиру. Командир приказал отдать подводный якорь. После полуночи лодка всплыла, оставаясь на подводном якоре. Мы стояли недалеко от входа в Феодосийский порт. – Включить прожектор! Старшина второй статьи И. Шведов включил прожектор, и яркий луч света устремился в море». По этому прожекторному лучу с зеленым светофильтром, светившему в заданном секторе, крейсеры «Красный Кавказ» и «Красный Крым», эскадренные миноносцы «Железняков», «Шаумян», «Незаможник» и транспортные суда, участвовавшие в высадке десанта, на рассвете 29 декабря уточнили место входа в Феодосийский порт. Десант был высажен успешно, противник уничтожен.

История третья

Тяжелый след в ходе войны оставили городу фашистские оккупанты, активно применявшие здесь минно-взрывные заграждения из якорных и других типов морских мин, которые периодически зловеще напоминают о себе. Так, 22 апреля 2011 года на страницах газеты «Новороссийский рабочий» появилось сообщение помощника транспортного прокурора, взволновавшее всех горожан: «Сутки назад, то есть 21 апреля в Цемесской бухте около 58-го причала выловили огромную якорную мину. На поверхность ее вытащили рыбаки траулера “Россбел–1”».

Далее начальник управления гражданской защиты населения Новороссийска И. Васильев проинформировал: «Это была немецкая якорная мина весом порядка 750 кг тротила. Поэтому ликвидировали мину невзрывным способом в специально отведенном для этого участке моря».

С первых дней Великой Отечественной войны на черноморском театре развернулась ожесточенная минная война. Уже в самом начале боевых действий противник с целью прикрытия своих коммуникаций поставил вдоль всего западного побережья Черного моря «забор» из минных заграждений, оставив лишь узкий проход между берегом и минными полями для своих судов. Опасаясь набеговых операций кораблей Черноморского флота, в районе своих баз противник поставил оборонительные минные заграждения из больших якорных мин.

Одновременно с целью закупорки нашего флота в базах немцы старались заминировать подходные фарватеры и водные акватории самих баз неконтактными донными минами, используя для минных постановок авиацию.

В 1943 году немцы произвели массовые минные постановки с самолетов в районе Геленджик–Новороссийск с целью срыва снабжения нашего десанта, высадившегося на Мысхако (Малой Земле). О масштабах постановок можно судить хотя бы по тому, что только в Геленджикской бухте было сброшено свыше 100 мин.

16 сентября 1943 года после кровопролитных боев город Новороссийск был освобожден. 17 сентября 1943 года тральщики ОВР Новороссийской военно-морской базы начали работать по очистке гавани от мин. В течение первых дней после его освобождения наши тральщики вытралили более 150 неконтактных мин, не считая большого числа якорных. Затем командую-

Якорная контактная мина образца 1908 г.

План разминирования Цемесской бухты в 1943 г.