В ловушке минного поля

Океанский лайнер «Бурдигала»

Vic Verlinden (Бельгия) ▮ Фото автора ▮ Перевод Анны Нижник

HMHS «Британик», лежащий у греческого острова Кеа, – один из самых знаменитых рэков в мире. Однако мало кто знает, что совсем рядом с ним, в нескольких милях, на глубине 70 м лежит даже еще более красивый корабль. Самый красивый из всех, с которыми мне довелось встретиться!

Плавучий дворец

Октябрь 1897 года. В Гданьске на верфи *Ferdinand Schichau* готовят к спуску на воду новое роскошное пассажирское судно «Император Фридрих III». Предполагается, что оно сможет развивать скорость до 22 узлов. На судне будет все для приятной жизни – библиотека, бары, музыкальный и курительный салоны. Все каюты первого класса расположены на верхней палубе. Столовую для пассажиров первого класса украшают экстравагантные хрустальные люстры и позолоченная лепнина. Красные ковры изящно контрастируют со стенами цвета слоновой кости. Редких высот достигло мастерство декораторов корабельных интерьеров!

THE KAISER FRIEDRICH

The Fine, Big Steamship Makes Her Maiden Trip in Over Seven Days.

ENGINES EASILY OVERHEATED

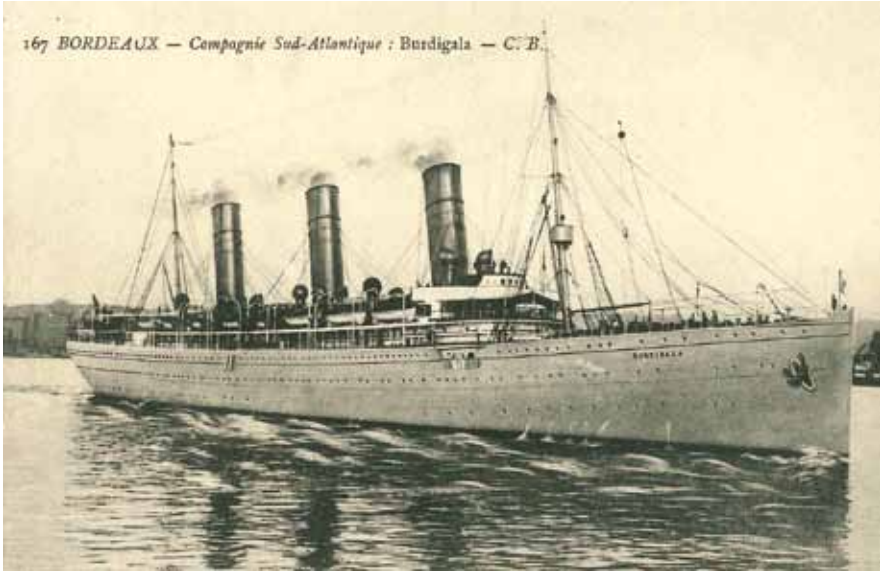
Impossible to Judge of the Speed She Is Able to Make—209 Cabin and 183 Steerage Passengers on Board.

The North German Lloyd Company's new steamer Kaiser Friedrich, from Bremen and Southampton, arrived yesterday disappointingly late for even a maiden trip. Neither fog nor breakdown was responsible for her delay, which was due merely to the ordinary looked-for vicissitudes of an initial trip. The circulating pumps did not work satisfactorily, and it was necessary fre-

8 июня 1898 г. «Император Фридрих III» вышел в свой первый трансатлантический рейс из Саутгемптона в Нью-Йорк. Начинался он вполне благополучно, однако из-за плохой погоды и небольших механических поломок в Нью-Йорк судно прибыло с существенной задержкой.

А вскорости его отправили на верфи для переоснащения – владельцы посчитали, что судно не соответствует спецификациям, записанным в кораблестроительном контракте, и потребовали усовершенствований, чтобы судно смогло развить заявленную скорость.

После длительных переговоров и нескольких попыток модернизации судно было продано немецкому пароходству «Гамбург – Америка Лайн» (HAPAG), занимавшемуся трансатлантическими торговыми перевозками. В последующие годы «Император Фридрих III» успешно бороздил Атлантику взад-вперед, пока в 1910 г. не был списан на берег. Два года он простоял на верфи в Гамбурге, и в 1912 г. его купила французская судовая компания *Sud Atlantique*. Французы полностью модернизировали судно на верфях *Blohm&Voss*, в том числе поставили новый паровой котел, и заменили имя судна – оно стало называться SS «Бурдигала». 26 сентября 1912 г. с большой помпой и званым обедом на борту SS «Бурдигала» был торжественно принят во флот *Sud Atlantique*.



А через неделю после гибели «Бурдигалы» в двух милях от этого места на мине той же подлодки U-73 подорвался и затонул океанский лайнер «Британик»…

Когда мы двинулись дальше, то попали в настоящий подводный музей – эта часть «Бурдигалы» сохранилась в очень хорошем состоянии.

Война

В Европе тем временем становилось все беспокойнее. Сразу после начала Первой мировой войны судно было реквизировано французским правительством. Его вооружили 4-мя 140-мм пушками, по 2 на носу и на корме – для несения службы в качестве вооруженного войскового транспорта и перевозки воинских частей между портами Тулона (Франция) и Фессалоник (Греция). В ситуации войны большой расход угля котлами «Бурдигалы» больше не имел значения – французское правительство использовало все суда, которые только могли отправиться на фронт. Перед «Бурдигалой» стояла задача выполнения регулярных рейсов между Тулоном и Фессалониками для переброски войск – в этом греческом порту располагалась база вооруженных сил союзников.

13 ноября 1916 г. капитан «Бурдигалы» капитан-лейтенант Франсуа Роллан отдал приказ о выходе из порта Фессалоник курсом на Тулон, судно шло без загрузки. На следующий день, когда судно находилось примерно в 2-х милях к юго-западу от греческого острова Кеа, у правого борта внезапно раздался мощный взрыв. В пробоину сразу же хлынула морская вода, вскоре был затоплен машинный отсек, и «Бурдигала» стала давать крен. Капитан приказал всем оставить судно, и экипаж под командованием офицеров спустил шлюпки и покинул корабль. Буквально через несколько

минут после того, как шлюпки были спущены, корабль разломился надвое и затонул. Как выяснилось, «Бурдигала» подорвалась на мине, поставленной немецкой субмариной U-73.

А через неделю, 21 ноября 1916 г., в 2-х милях от места гибели «Бурдигалы» на мине подлодки U-73 подорвался и затонул океанский лайнер «Британик»...

История открытия рэка

До сентября 2008 г. этот рэк проходил как «неизвестное судно». В 2009 г. команда греческих дайверов смогла идентифицировать корабль как SS «Бурдигала».

Наша экспедиция на «Бурдигалу» состоялась осенью 2016 г., организовывал ее Пим ван дер Хорст (руководитель команды «DIR rebreather»). Рэк находится всего в нескольких милях от острова Кеа. Дайверами местного дайв-центра над местом, где лежит корабль, был установлен буй. Недолгая 30-минутная поездка на катере – и вот уже он привязан к бую, а мы с бадди одеваемся и готовимся к погружению.

Я прыгнул в воду первым, несколько минут подождал бадди – и мы вместе начинаем погружение.

Исследование рэка

Пока мы спускались к цели, я обратил внимание на присутствие умеренного течения, которое усиливалось с глубиной. Спусковой конец, прикрепленный к рэку, оказался слишком длинным и лежал на дне, так что добраться до корабля мне стоило немалых усилий. А там уже мы зашли с «подветреной» от течения стороны рэка, и двигаться стало полегче. Мы «приземлились» на рэк сразу за мостиком корабля, где

надпалубные сооружения сохранились относительно неповрежденными.

В разных местах судна мы обнаруживали сорванные с мест шлюпбалки, разбросанные по палубе. Лучи фонарей выхватывали во тьме яркие пятна разноцветных губок, покрывающих рэк. Мы поплыли к корме «Бурдигалы» и обнаружили там одну из пушек, которыми судно было укомплектовано после начала войны для защиты от вражеских атак. Большая часть кормовой палубы покрыта большой рыбачьей сетью. Пока мы огибали корму, заметили еще один из больших воротов (лебедок). Прогулочная палуба частично разрушена, но на ней все еще хорошо различимы боковые прямоугольные бронзовые окна.

Время вышло, нам уже пора было возвращаться к спусковому концу. Из-за сильного течения это оказалось не таким уж простым делом. Постепенно, с подъемом, сила течения, однако, стала уменьшаться. Выстояв все декомпресионые остановки, через 2 часа мы поднялись на борт дайв-бота.

Подводный музей

Во время второго (и крайнего) погружения с течением нам повезло больше. В ходе спуска рэк был различим уже с 40 метров. Мы решили сначала исследовать мостик, на котором до сих пор остаются стоять несколько телеграфных аппаратов. Оттуда мы отправились в направлении к носу «Бурдигалы». Проплыли над частью судна, разрушенной взрывом мины. Здесь наше внимание привлекла главная мачта с расположенными на ней наблюдательным постом и корабельным колоколом. Но когда мы двинулись дальше, то попали в настоящий подводный музей – эта часть «Бурдигалы» сохранилась в очень хорошем состоянии. Я смог различить целый ряд бронзовых ламп, все еще стоящих в трюме; запасной якорь был аккуратно уложен на палубе между двух якорных цепей.

Также на носу мы обнаружили одну из двух пушек. На передней палубе все еще на своих местах стоят шлюпбалки. А, заглянув в дыру

на несколько метров вглубь рэка, мы разглядели ванну, видимо, она стоит в одной из роскошных кают первого класса.

Во время этого погружения проблем с течением, как в первом дайве, у нас вообще не было, и мы спокойно наслаждались красотой этого рэка – да, еще более красивого, чем «Британик»!

Технические характеристики SS «Бурдигала»

Имя: SS «Император Фридрих III» (1898–1912), SS «Бурдигала» (1912–1916)
Построен: 1898 г., Данциг (Гданьск), верфь Ferdinand Schichau
Тип: Пассажирское судно – океанский лайнер
Тяга: 2 винта, 2 5-цилиндровых паровых двигателя
Длина: 183 м, ширина: 19 м
Скорость: 20 узлов
Пассажировместимость: 1350 человек
Экипаж: 420 человек