

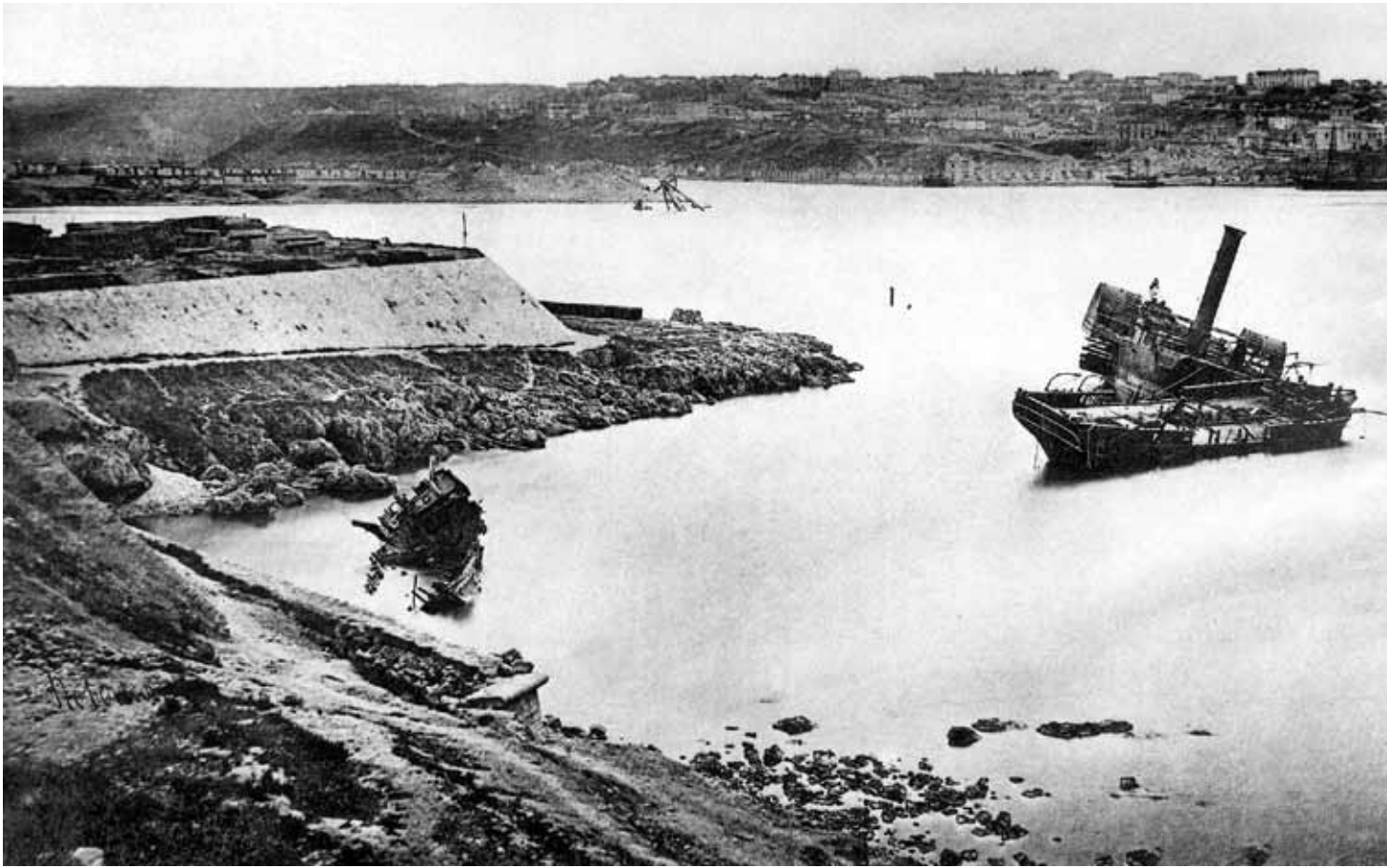
# Призраки Севастопольских бухт

П.А. Боровиков ■ Иллюстрации из архива автора

Мало тех, кто не знает о самопожертвовании Черноморского флота, затопившего в 1854–1855 гг. в период Крымской войны более 100 кораблей и судов в Севастопольской бухте. Это позволило не допустить англо-французский флот в бухту и тем самым избежать удара по тылам защитников Севастополя. Однако мало известен тот факт, что сразу после войны в Севастополе была организована беспрецедентная по масштабу операция по подъему и очистке бухт от затопленных кораблей. Этим событиям и посвящена новая книга П.А. Боровикова «Призраки Севастопольских бухт», отрывок из которой приведен ниже.

К моменту, когда встала задача очистки севастопольских бухт, в России уже существовала водолазная служба и имелся определенный опыт судоподъема. Работоспособное водолазное снаряжение появилось в России в начале 1830-х годов, а судоподъемные работы с тем или иным успехом проводились в России еще с петровских времен. Например, в 1717 году проводились работы на затонувшем корабле «Нарва», к которым привлекли голландских специалистов.

В 1841 году на Балтике у острова Сескар был снят груз с затонувшего на глубине 25 метров торгового судна «Чунаб». Вокруг судна была построена грузонесущая конструкция из деревянных свай с рабочей площадкой над водой, на ней установили лебедки, с их помощью судно подняли до поверхности воды и в этом его положении с судна сняли груз.



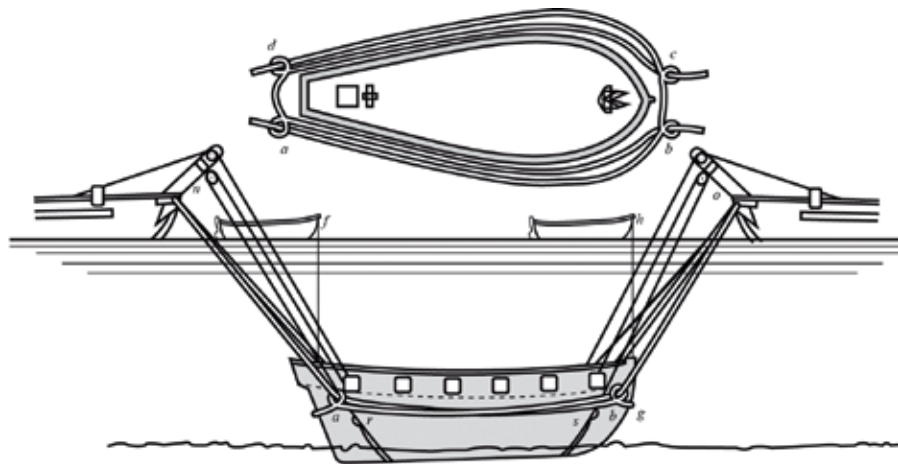
Вид на Севастопольскую бухту и южную сторону. Слева направо: тендер «Поспешный», транспорт «Прут», пароходофрегат «Херсонес». Эти суда были подняты судоподъемной партией Черноморского флота в 1856–1857 гг. Фотоальбом «Севастополь в 1855–1856 гг.», П. Харитоненко и Н. Голубов, 1893 г. (Из фондов РГАКФД, г. Красногорск)

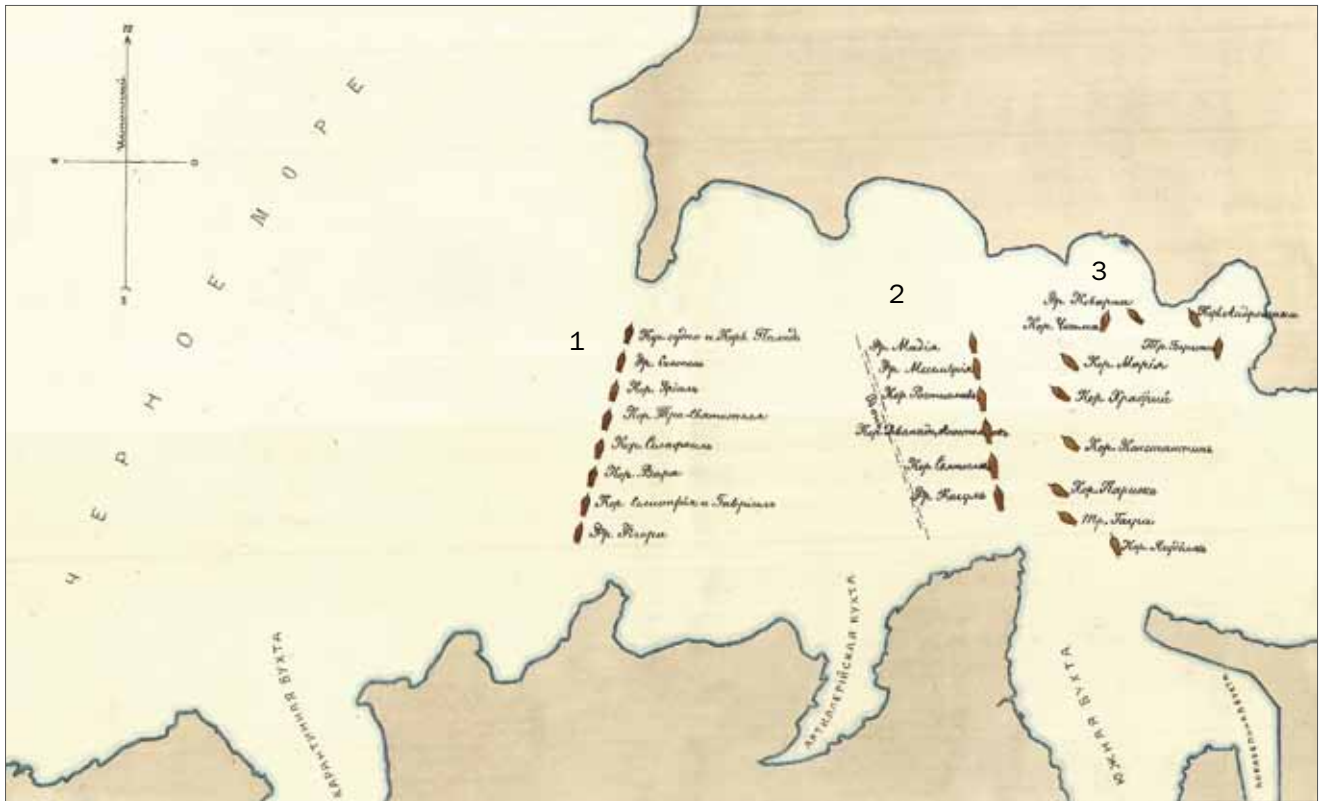
Достоверно известно как минимум об одной судоподъемной работе, выполненной Черноморским флотом — о подъеме в 1848 году небольшого 12-пушечного одномачтового корабля (тендера) «Струя», затонувшего в Новороссийске на глубине 12 метров под воздействием штормового ветра «боры». К месту гибели тендера водолазы были вызваны *немедленно*. Они произвели осмотр корпуса тендера, подняли несколько жертв этого крушения, отклепали цепи от якорей и бриделя, на которых тендер стоял до крушения, демонтировали мачту, подняли цепи, якоря, орудия, снаряды, большую часть балласта, паруса и некоторые мелкие вещи и закрепили от продольного соскальзывания заведенные под корпус тендера подрезкой подъемные тросы. После выполнения этих операций тендер был поднят крамболами, установленными на судах, с помощью которых выполнялась подрезка.

Из официального издания Морского департамента «Морской сборник» известно, что, помимо уже упомянутого подъема в 1848 го-

ду тендера «Струя», определенный объем водолазных работ, связанных с судоподъемом, производился в Николаевском порту, в русле реки Дунай, в районах Керчи и Феодосии. Известно также, хотя и немного, о подъеме судов на Балтийском море обществом «Сирена» — но эти работы были выполнены гражданскими предпринимателями.

Схема подрезки и остропки и остропки 12-пушечного тендера «Струя», затонувшего под воздействием штормового ветра (боры) в 1848 г. на глубине 12 м в Цемесской бухте Новороссийска и поднятого водолазами Черноморского флота в том же году





Упрощенная схема затопления кораблей Черноморского флота в Севастопольских бухтах: 1 — первая линия затопления, 2 — вторая линия затопления, 3 — третья линия затопления (РГА ВМФ, ф. 402, оп. 2, ед. хран. 3142, стр. 59а). Подробная карта с указанием наименования судов, их класса и места нахождения на дне приложена к книге

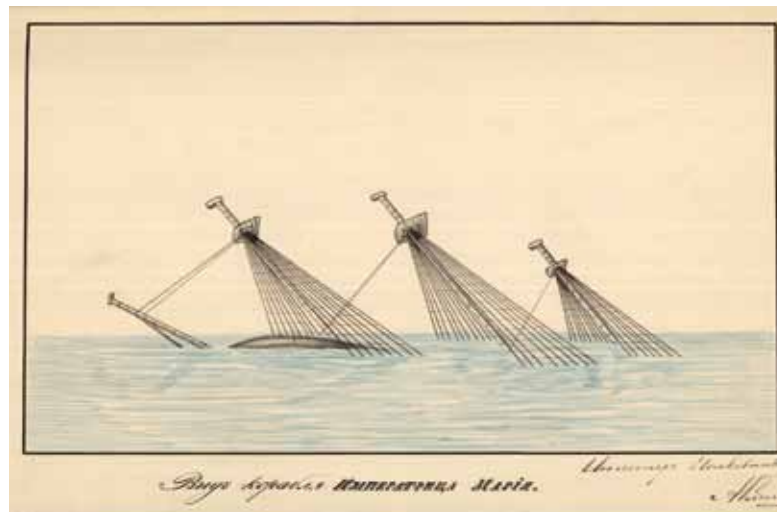
Внизу слева:  
Положение на грунте 120-пушечного линейного корабля «Париж», определенное по результатам водолазного обследования (этот и следующие два рисунка — РГА ВМФ, ф. 410, оп. 2, ед. хран. 1283, стр. 84–86)

Внизу справа:  
Возвышающиеся над поверхностью воды мачты и такелаж 84-пушечного линейного корабля «Императрица Мария»

В Российском государственном архиве Военно-морского флота сохранилось большое количество документов по ситуации на Севастопольском рейде и в бухтах после ухода отсюда неприятеля. Именно эти документы в их исходном виде в максимально возможной степени использовались при написании этой статьи в частности, и книги «Призраки Севастопольских бухт» в целом.

После ухода неприятеля из Севастополя в 1856 г. общую ситуацию в Севастополе и в Севастопольской бухте оценил вице-адмирал А.И. Панфилов.

В своем рапорте от 5–7 мая 1856 года А.И. Панфилов описывает открывшуюся ему картину рейда, свои соображения по его очистке и свои первые распоряжения по этому поводу:



«Первый ряд затопленных еще в 1854 году судов совершенно скрыт под поверхностью воды и, по-видимому, не представляет особого затруднения ко входу на Севастопольский рейд, по крайней мере для малых судов. Известно, что зимою с 1854 на 1855 год верхние части затопленных судов, от существовавших бурь, разломаны. Второго ряда кораблей и фрегатов, топы мачт видны... В третьей линии судов также видны рангоуты. У Северного берега сохранились два старые транспорта, «Сухум-Кале» и «Буг», приготовленные под брандеры, шхуна князя Баратинского и несколько гребных судов, из коих некоторые требуют маловажных исправлений; многие же из них, по совершенной ветхости, должно разобрать.

Относительно всех других затопленных кораблей и судов на Севастопольском рейде, по краткости времени, не представлялось возможности сделать положительного осмотра, но чтобы иметь о том более подробные сведения, предписано мною заведывающему северной стороной г. контр-адмиралу Бартеневу, под личным его наблюдением, посредством состоящих в ведении его опытных морских и штурманских офицеров, нанести на план рейда все затопленные суда, с указанием глубины, на какой каждое из судов находится и объяснением настоящего их положения, а также доставлены сведения о количестве оставшегося спасенным казенного имущества и гребных судов...

Относительно же подъема ранговых судов, кораблей, фрегатов и даже пароходов, мне кажется, что эти гигантские работы с большою выгодой для казны и даже для самого края можно бы произвести подрядным способом, на условиях, какие признаны будут Высшим Начальством полезнейшими для интереса казенного. Может быть, найдется компания или даже частное лицо, которое примет на себя очистку Севастопольского рейда за выгодную плату или за условную часть всего добытого со дна морского» (РГА ВМФ, ф. 1049, оп. 1, ед. хран. 1283, стр. 21–31 об.).

Надо отдать вице-адмиралу А.И. Панфилову должное: дальнейшие работы по очистке Севастопольской бухты развивались по предложенной им схеме.

Вскоре после возвращения Панфилова из Севастополя в Николаев выходит его распоряжение о назначении капитана 1 ранга Ключникова капитаном над Севастопольским портом и о поставленных перед ним задачах в части очистки бухты от затопленных кораблей:

«28 мая 1856 г.

Господину капитану 1 ранга Ключникову.

Назначаю Ваше Высокоблагородие для приведения в известность казенного имущества, принадлежащего Морскому ведомству в Севастопольском порте и заведывания хозяйственной частью оною, предлагаю Вам отправиться туда немедленно и по прибытии исполнить следующее:

...По личном обозрении затопленных судов, начать производство приготовительных работ к подъему их и наипервые приступить к вытаске на берег ботов...

Осмотреть состояние затопленных транспортов и стараться поднять их, а затем посредством их приступить к подъему пароходов и всех других судов, какие только возможно будет, и когда такое судно будет поднято, доносить...

Все наличные суда в Севастополе исправить, а по мере того, как какое судно будет поднято из воды, приводить их в должную исправность, для чего из Николаева по требованию Вашему назначаются мастеровые с нужными инструментами и материалами» (РГА ВМФ, ф. 104, оп. 1, ед. хран. 720, стр. 84–85).

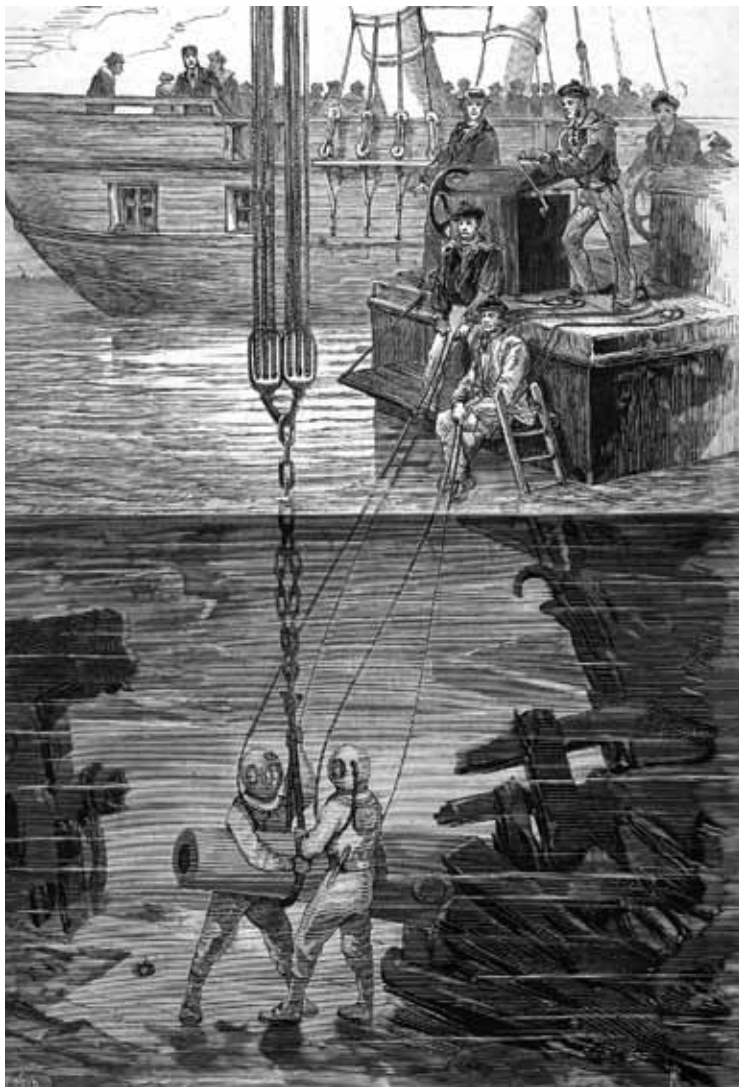
Для оценки положения на дне и состояния затопленных кораблей 4 июля 1856 года в Севастополь направилась специальная комиссия.

Под наблюдением членов комиссии были определены места затопления кораблей, портовые водолазы осмотрели и оценили, «в каком виде корабли и другие суда расположены, сколько примерно углублены в грунт и пр.».

Обнаружилось, что корабли, фрегаты и другие суда первой линии (схема расположения затопленных судов, стр. 48, поз. 1) с моря, затоп-

Положение на грунте 120-пушечного линейного корабля «Великий князь Константин», определенное по результатам водолазного обследования





Подъем пушки с затонувшего корабля. Гравюра середины XIX в.

ленные в сентябре 1854 года на глубинах моря до 20 метров, сильно повреждены, в грунт они ушли до 6 метров, и средняя глубина над ними составляла примерно 10 метров.

Корабли второй линии (схема расположения затопленных судов, стр. 48, поз. 2), затопленные 13 февраля 1855 года, находились на глубинах около 17 метров. Наиболее крупные из них – «Двенадцать апостолов», «Ростислав» и «Святослав» – находились на грунте на ровном киле, без крена, их верхние части были сильно разрушены. Заглубление корпусов кораблей второй линии в грунт составляло в среднем около 3,5 метра, глубины над ними не превышали 6,5 метра.

Третья линия кораблей (схема расположения затопленных судов, стр. 48, поз. 3) была затоплена 27–28 августа 1855 года на глубине до 18 метров. Часть их них – «Париж», «Великий князь Константин», «Храбрый» – лежали на борту, углубившись в грунт до 3 метров. (На стр. 48 и 49 – рисунки, сделанные по результатам осмотра водолазами кораблей на грунте.) Средняя глубина над ними составляла менее 5 метров.

«Ягудиил» так же лежал на борту, верхняя часть его корпуса обгорела и повреждена. Средняя глубина моря над ним – около 6 метров. Комиссия заключила, что при таком положении подъем этих кораблей невозможен, тем более что они затоплены на значительной глубине – от 18 до 20 метров.

Комиссия отметила, что для подъема кораблей, «кроме значительного числа людей, понадобятся особые средства, которых в настоящее время при адмиралтействе вовсе нет».

В итоге, «Комиссия признает за лучшее и самое выгодное употребить способы взрывов, и вызвать желающих на очистку с условием отдать в казну машины с пароходов, цепи, якоря, орудия со всех судов, железные изделия...» (РГА ВМФ, ф. 410, оп. 1, ед. хран. 1283, стр. 81–83 об.).

Всего в Севастопольской бухте по различным источникам было затоплено от 92 до чуть более 100 кораблей и судов (РГА ВМФ, ф. 410, оп. 2, ед. хран. 0529, стр. 1316).

Затопленные в Севастопольской бухте корабли и суда распределились следующим образом (см. таблицу).

После оценки сложившейся ситуации и опыта, полученного при подъеме ряда судов

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ЗАТОПЛЕННЫХ КОРАБЛЕЙ ПО АКВАТОРИИ СЕВАСТОПОЛЬСКОЙ БУХТЫ		
Акватория	Макс. глубина, м	Кол-во судов
1-я линия затопления	19	10
2-я линия затопления	17	6
Рейд	16	14
Прибрежная зона северной стороны	9	35
Карантинная бухта	9	1
Артиллерийская бухта	9	нет
Южная бухта	16	17
Корабельная бухта	9	6
Киленбалочная бухта	9	3
Итого		92



Разборка судна после его подрыва фугасом. Гравюра середины XIX в.



Остатки английского водолазного снаряжения Зибе, найденные эпроновцами на месте гибели пароходофрегата «Принц» у берегов Балаклавы во время Крымской кампании Восточной войны 1853–1856 гг. Фото из архива Центрального военно-морского музея

своими силами, командованию флота стало ясно, что объем работ по очистке бухт от затонувших судов и их обломков колоссален, и было решено объявить конкурс на очистку Севастопольских бухт. Местом проведения торгов были объявлены Николаев и Санкт-Петербург. По результатам конкурса контракт выиграл американский инженер-судоподъемщик Гоуэн.

Послевоенную историю очистки Севастопольского рейда и бухт условно можно разделить на три этапа.

На первом этапе — 1856–1857 годы — Черноморский флот собственными силами проводил водолазное обследование рейда и бухт и судоподъемные работы.

На втором этапе — 1858–1862 годы — генеральным подрядчиком по судоподъемным работам на рейде и в бухтах выступал американец Гоуэн, державший в различные периоды времени на субподряде американца Лэна, греческих водолазов и севастопольских купцов.

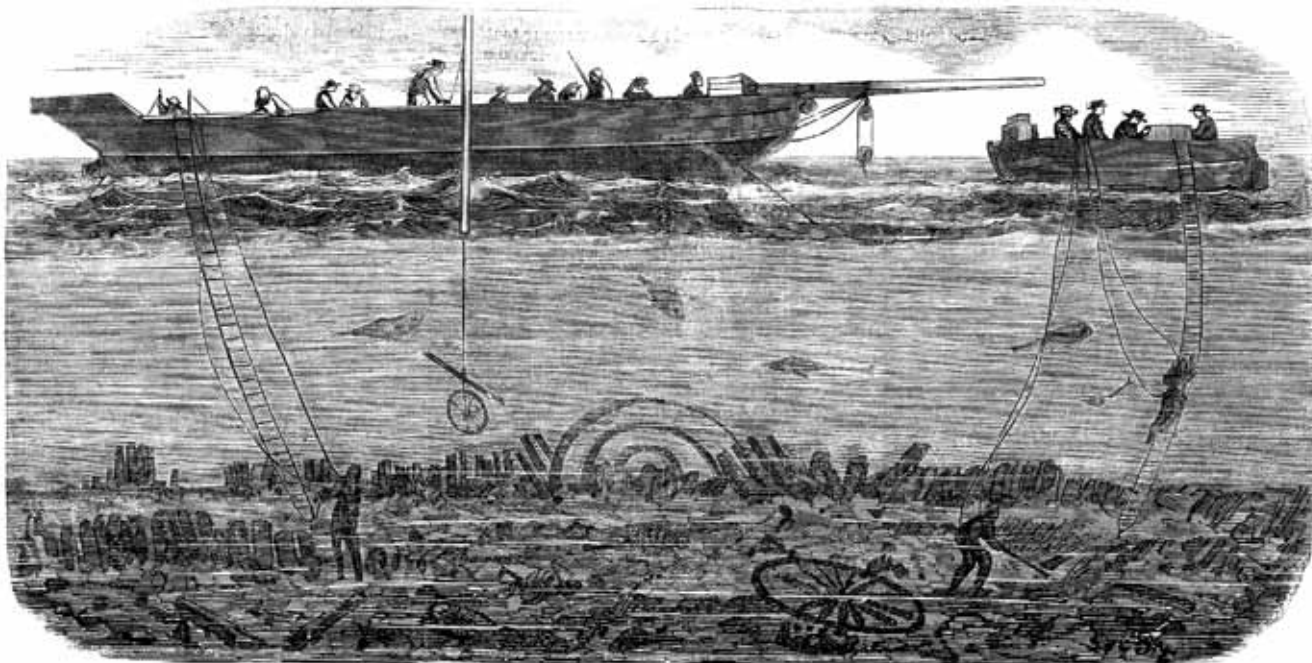
В течение третьего периода — 1862–1869 годы — после расторжения контракта с Гоуэном генподрядчиком по работам стала Русская севастопольская компания «Телятников и К°».

На очистке Севастопольских бухт использовалось водолазное снаряжение двух различных производителей: Гейнке и Зибе. Эти снаряжения мало чем отличались друг от друга — по нашим современным представлениям это было вентилируемое двенадцатиболтовое водолазное снаряжение.

Мы мало знаем о порядке проведения водолазных работ при очистке дна Севастопольской бухты. Кое-что известно лишь об организации водолазных работ в экспедиции американского подрядчика Гоуэна, в распоряжении которого было шесть водолазных станций.

В начальный период работа водолазов заключалась главным образом в разгрузке судов. Поднимали все, вплоть до листовой меди, которой были обшиты подводные части корпусов кораблей, медных и железных гвоздей, болтов и скоб — весь металл ценился высоко.

На разгрузке затонувших кораблей водолазы работали с борта гребного судна — яла, оборудованного для обеспечения водолазных работ и закрепленного рядом с судном технологического (как мы сказали бы сейчас) флота, оборудованного грузоподъем-



Расчистка дна Севастопольской бухты на месте взорванного корабля. Гравюра 1858 г.

ными средствами. Эти суда поднимали на поверхность остропленное водолазами на грунте имущество.

На судоподъеме водолазы ходили под воду либо с борта специального судоподъемного док-понтонa, либо со своего яла, также закрепленного рядом с док-понтонem.

Водолазная практика тех лет рассматривала глубины до 35 метров как вполне освоенные для работы, в Севастопольской же бухте ожидаемые глубины не превышали двадцати с небольшим метров, так что для водолазов вся акватория бухты была вполне доступна. Водолазы в Севастополе работали поодиночке, и при видимости в воде редко более 6 метров одиночество в морской толще вызывало у них определенное нервное напряжение.

Каждый водолаз ходил под воду ежедневно, утром или вечером, а иногда и дважды в день — до и после обеда.

За ночь вода остывала, и в трюмах при отсутствии приливов и течений она оставалась очень холодной. Еще одной бедой для водолаза было обрастание под водой ракушкой всего, на чем они могли закрепиться, особенно обломков кораблей. Из-за острых краев ракушек руки водолазов были постоянно изрезаны, и это значительно осложняло их жизнь.

Такие условия погружений были одинаковыми для всех водолазов — и портовых, и Гоуэна: одна и та же акватория, практически те же

объекты работ, одинаковое водолазное снаряжение и средства обеспечения спусков.

Работа водолазов в первое время заключалась главным образом в подъеме находящихся на дне якорей, якорных цепей и другого имущества, а также в разгрузке судов перед их подъемом. Помимо пушек и якорей с цепями, водолазам пришлось снимать с затопленных кораблей каменные глыбы — балласт, загруженный на корабли для компенсации веса артиллерийских орудий, боеприпасов и принадлежностей, снятых на берег перед затоплением корабля. Второй задачей водолазов была закладка фугасов при разделке корпусов кораблей взрывом.

И, наконец, водолазы с помощью судов обеспечения отрывали траншеи и заводили судоподъемные стропы под корпус поднимаемого корабля или его секции.

Об аварийных ситуациях, возникавших во время работ с водолазами, а также об их профессиональных заболеваниях, данных нет.

Известно лишь об одном происшествии у Гоуэна, закончившемся, в общем, благополучно. Опытный водолаз Гоуэна работал на глубине 18 метров на разборке судна. В какой-то момент он подал сигнал «больше воздуха». Подачу воздуха немедленно увеличили, но от него последовало еще два сигнала — опять «больше воздуха» и затем «выхожу». После этого все сигналы от водолаза прекрати-

лись, и на запросы сверху он отвечать перестал. Предположив, что проблема в помпе, обороты помпы увеличили, но шланг лопнул около штуцера помпы. Стало ясно, что проблема не в помпе. Обеспечивающие спуск тут же вызвали вторую водолазную станцию, работавшую неподалеку с борта гребной шлюпки. Те немедленно подняли своего водолаза на борт и с максимально возможной скоростью двинулись к месту происшествия. Когда вторая водолазная станция подошла наконец к месту аварии, водолаз с нее немедленно пошел под воду, следуя вдоль шланга аварийного водолаза. Пару минут ничего не происходило, но затем внезапно на поверхности появилось еще одно пятно выходящего воздуха – признак восстановления подачи воздуха аварийному водолазу, а затем последовал сигнал начать подъем.

**Аварийного водолаза подняли на борт и немедленно отдраили иллюминатор. Он был неподвижен, губы покрыты пеной. Все уже решили, что он умер. Вдруг его веки дрогнули, и он открыл глаза.**

Аварийного водолаза подняли на борт и немедленно отдраили иллюминатор. Он был неподвижен, губы покрыты пеной. Все решили, что он умер – но вдруг веки водолаза дрогнули, и он открыл глаза. С него немедленно сняли снаряжение, и после часа интенсивного дружеского растирания он окончательно ожил, жалуясь только на головную боль.

Оказалось, что его шланг был пережат крышкой орудийного портика, а сигнал запутался в обломках во время его отчаянных попыток освободить воздушный шланг. Жизнью аварийный водолаз был обязан своему товарищу, у которого хватило хладнокровия и опыта для того, чтобы сначала освободить пережатый шланг и восстановить подачу воздуха, и только затем направиться к аварийному водолазу – таким образом ему стал поступать воздух на несколько минут раньше.

В Севастопольской бухте работали не только водолазы Гоуэна. Известно, что в распоряжении портовых властей было более десятка своих портовых водолазов. Портовые водола-

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПОДНЯТЫХ СУДОВ ПО УЧАСТНИКАМ РАБОТ	
Исполнитель	Поднято или разобрано на дне
Судоподъемная партия Черноморского флота	22
Гоуэн	43
Севастопольские промышленники (Телятников – Русская Севастопольская компания) и Варшер	23
Остались на дне (днища после разборки корабля)	13
Всего	101

зы работали на приемке результатов деятельности судоподъемщиков – как американцев, так и наших, севастопольского купца Телятникова, – обследуя места затопления судов после их подъема или разборки.

Численность портовых водолазов того времени точно не известна, однако из документов видно, что только на приемке места затопления корабля «Великий князь Константин» работали одиннадцать портовых водолазов. Такие работы по оценке качества очистки дна выполнялись и на всех других местах судоподъемных работ, о чем также свидетельствуют архивные документы.

Интересно отметить, что штраф в сумме 8000 рублей, который был наложен на Гоуэна за то, что место затопления «Великого князя Константина» не было полностью очищено к указанному в контракте сроку, был направлен на премирование служащих Севастопольского порта. В частности, водолазам была выделена премия в сумме 17 рублей 14 копеек каждому, что при годовом окладе водолаза 8 рублей 57 копеек было очень даже неплохо.

В итоге за срок несколько менее десяти лет объединенными усилиями водолазов Черноморского флота, гражданских специалистов и иностранных контракторов со дна Севастопольского рейда и бухт с глубин до двух десятков метров было поднято целиком или по частям около ста кораблей и судов. Распределение поднятых судов по участникам работ отражено в таблице.