

Додонов Р.О.

**БРИТАНСЬКІ КОРАБЛІ
НА ДНІ ЧОРНОГО МОРЯ**

КИЇВ

2020

УДК 902.21

Д 60

Д 60 **Додонов Р.О.**

Британські кораблі на дні Чорного моря / Р.О.Додонов. – Київ:
ФОП Р. Халіков, 2020. – 293 с.

ISBN 978-617-7576-35-4

Збірка нарисів присвячена подіям Східної (або Кримської) війни 1853-56 років, які призвели до появи на дні Чорного моря значної кількості загиблих суден. Автор узагальнює результати українських підводних археологічних розвідок на Чорному морі (до 2014 року) та описує артефакти, підняті з затонулих британських кораблів. В роботі використана значна кількість науково-історичних і архівних джерел, звіти експедицій, популярна література. Доступне викладення матеріалу робить книгу корисною для всіх, хто цікавиться історією підводних досліджень, а огляд кораблетроц часів Кримської війни – для дайверів-любителів і професійних археологів.

ISBN 978-617-7576-35-4

© Додонов Р.О., 2020

Зміст

Вступ	4
1. Британський флот виходить у Чорне море	8
2. Бронзовий дракон з «Тайгера»	34
3. Біля берегів Фідонісі	58
4. Друга загибель кораблів у Козачій бухті	85
5. Трагедія на рейді Балаклави	122
6. Що сталося з «Принцем»?	152
7. Каламітська дюжина	173
8. «П'яний Джек»	208
9. Від Балаклави до Керчі	226
10. Канонерка «Джаспер»	244
11. Бриг «Агнес Блейкі»	262
12. Під стінами Кінбурна	276
Післямова	283
Публікації автора за темою дослідження	291

ВСТУП

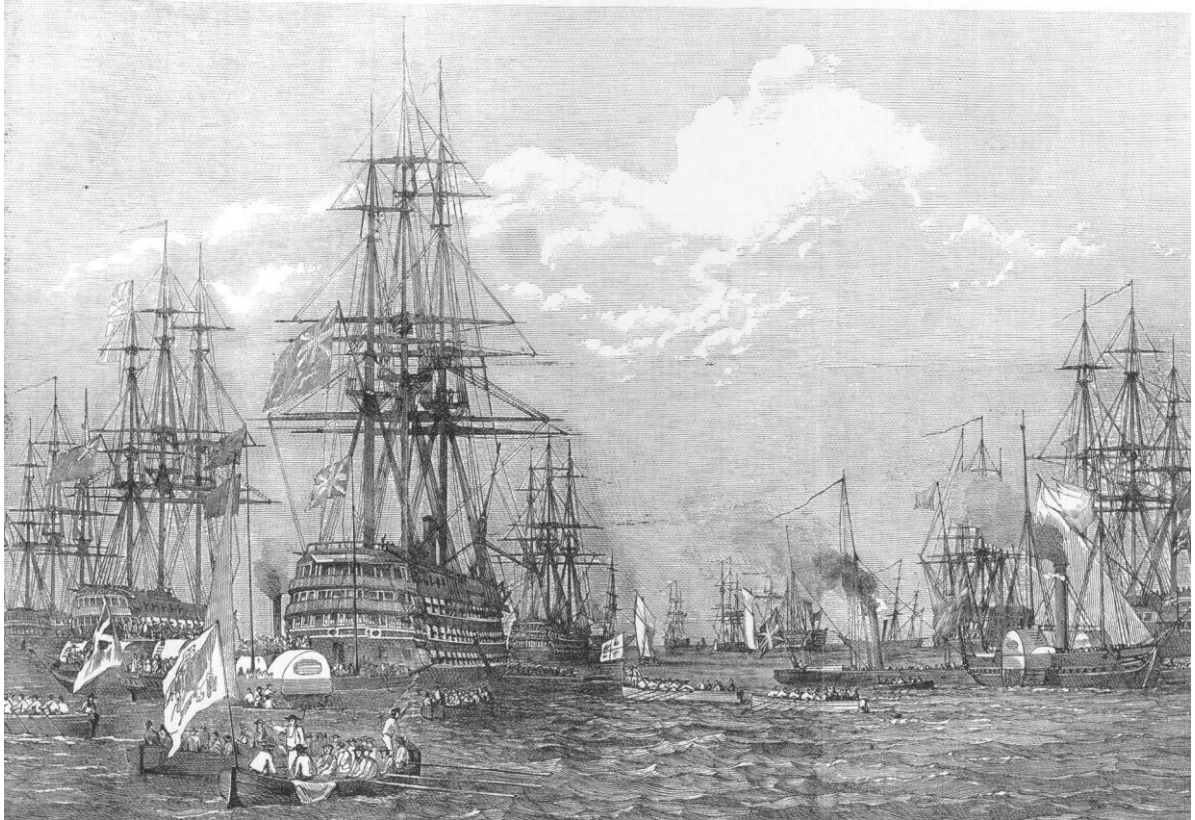
Мабуть, важко вказати країну з більш багатими морськими традиціями, ніж Сполучене Королівство Великої Британії і Північної Ірландії. Сама географія цієї острівної держави сприяла розвитку мореплавства. Начебто в гігантському тіглі в англійській історії переплавилися звичаї кельтських рибалок, строгий порядок римських дірем, відчайдушність вікінгів, обережність і розрахунок ганзейських купців, підступність піратів і каперів. В результаті з'явилася «сталева» міць Британської імперії, яка в період свого розквіту тримала під контролем більшу частину планети.

Англійський флот вийшов в Океан пізніше, ніж його суперники з Іспанії і Португалії. І у Великих географічних відкриттях Британії належить скромне місце. Але саме завдяки флоту їй вдалося відбити навалу Непереможної Армади. Захистившись від іспанців, Англія сама виступила проти Голландії, яка була серйозним конкурентом на морі. І якщо битви під Плімутом у 1652-му, Ньюпорті у 1652-му і 1653-му, Портлендом у 1653-му роках протікали з перемінним успіхом, то перемога англійського флоту над голландським біля мису Норт-Форленд у серпні 1666-го була безперечною. А після перенесення центру морського протистояння до берегів Нового Світу Британія остаточно затвердила за собою авторитет «Володарки морів».

Навколосвітні плавання Френсіса Дрейка, Джеймса Кука, перемоги герцога Веллінгтона над наполеонівським флотом, створення морських баз на Мальті, Корфу, в Гібралтарі, Сінгапурі, Олександрії тощо стали віхами на шляху до вершин морського панування Британської імперії.

За часів правління королеви Вікторії англійські кораблі пінили води всіх без винятку океанів Земної кулі. І всюди їх команди знаходили свої гавані, продовольство, воду, відпочинок. У кожній частині світу, на кожному континенті Лондон мав свої колонії. І коли у найсхідніших з них світало, в західних землях

сонце ще не сідало. «Імперією сонця, що не заходить» називали сучасники Вікторіанську Британію. Відкриття нових земель, захоплення і заселення островів і цілих континентів, управління колоніями, організація світової торгівлі – все це було б неможливим без чисельного і могутнього морського флоту.



Морська міць Британської імперії. Гравюра 1854 року.

Але настільки інтенсивне судноплавство не могло відбуватися без втрат. Раптові шквали, люті шторми, підводні скелі і рифи часто ставали причинами аварій кораблів. Додамо до них те, що сьогодні прийнято називати «людським фактором» – помилки капітанів, штурманів, лоцманів, а також недосконалість суднового устаткування і навігаційної техніки, і ми зрозуміємо, що всюди, де кидали якір кораблі, збереглися на дні сліди їх перебування. За сотні років прибережний шельф виявився щедро усяним залишками кораблів – реками.

Англійське слово wreck має багато значень. Його можна перекласти і як «крах», «аварія», «загибель», «знищення», і як

«остов розбитого судна», «викинуті на берег сліди корабельної аварії або уламки літака, що розбився», і як «крах надій». Його застосовують по відношенню до нереалізованих планів і надій, до знесених будівель, до загубленого здоров'я. Серед подібного різноманіття сенсів ми будемо дотримуватися одного, але, мабуть, найпоширенішого на сьогоднішній день значення: wreck (рек) як залишки затонулого судна, місце занурення дайверів (wreck-diving).

Дивно, але відносно британських реків територіальні води України анітрохи не бідніше, ніж Північне море або узбережжя Флориди. Тут, на шельфі Чорного і Азовського морів, на доступних для відвідування глибинах, спочиває не один десяток англійських суден.

Лева їх частка належить до середини ХІХ століття, коли Британія вступила у відверте протистояння з Російською імперією, намагаючись знищити її Чорноморський флот, що розвивався загрозливими темпами. Цих цілей їй вдалося досягти в ході Східної (Кримської) війни 1853-1856 років. Щоправда, жоден з кораблів російського Чорноморського флоту не був потоплений англійцями в бою: їх знищили в Севастопольських бухтах самі росіяни.

Втім вражаючі втрати мав британський флот. І в цьому випадку також головною причиною загибелі суден стали не російські гармати, а стихія і навігаційні помилки. Один лише ураган 14 жовтня 1854 року відправив на дно шість десятків суден країн антиросійської коаліції.

У даній книзі робиться спроба реконструкції історичних фактів, пов'язаних із діяльністю Британського Королівського флоту в ході Кримської війни, та їх сучасних інтерпретацій. За структурою кожен розділ умовно поділений на дві частини: в першій надається аналіз подій, що призвели до появи на дні Чорного та Азовського морів англійських кораблів, друга частина присвячена опису відомих автору корабельних артефактів, які зберігаються в фондах музеїв та приватних колекціях.

Джерелами для нашої розповіді є дослідження вітчизняних та зарубіжних істориків М. Богдановича, В. Виноградова, Д. Джонеса, П. Дукерса, А. Кінглека, Т. Роула, М. Скрицького, В. Солодової, Є. Тарле, А. Третьякова, К. Хібберта, колекціонерів братів Шереметьєвих. До 2014 року, коли Росія анексувала Крим, українські підводні археологи проводили регулярні експедиції, досліджуючи у тому числі й пам'ятники часів Кримської війни. Мені пощастило взяти безпосередню участь у декількох з них. Окрім особистих спостережень і нотатків в книзі були використані звіти підводних експедицій Ю. Батаєва, В. Вахонєєва, С. Воронова, С. Грабовецького, С. Зеленка, Д. Кобалії, А. Ластенка, В. Нефьодова, О. Терещенка та ін. Досягненням підводної археології у справі вивчення британських реків було присвячено спецвипуск журналу «Підводні дослідження. Археологія. Історія. Дайвінг» 2014 року, головним редактором якого на той час я був. Тому не дивно, що саме на це видання в книзі буде найбільша кількість посилань.

На жаль, російська окупація Криму та війна на Сході України розділили колишніх однодумців. Учорашні колегі та друзі опинилися по різні боки державного кордону. Зрозуміло, що все це не пішло на користь археологічним дослідженням і науці в цілому. Через це до тексту книги не увійшли відомості про роботи російських дослідників в Криму після 2014 року, оскільки я маю до них обмежений доступ.

1. БРИТАНСЬКИЙ ФЛОТ ВИХОДИТЬ У ЧОРНЕ МОРЕ

Наше оповідання розпочинається з події, що відбулася в далекій Палестині увечері 19 жовтня 1847 року, коли грецького єпископа Серафима терміново викликали до тяжкохворого на сповідь. Священик разом з лікарем крокували вузькими вулицями Вифлеєма. В одному з провулків, де розійтися без перешкод було неможливо, їм зустрілася група ченців-францисканців. Серафим гнівно зажадав, щоб йому поступилися дорогою, але чи то тон він вибрав не той, чи то слова здалися образливими, але францисканці не забралися зі шляху. Слідом за лайкою в хід пішли кулаки і палиці. Словом, хворий в той вечір залишився без свого духівника.

Тікаючи від розлючених католиків, Серафим вирішив знайти порятунок у Храмі Різдва Христова, де проходила вечірня служба. Отримавши допомогу православної братії, єпископ накинувся на кривдників, що його переслідували. Розпочалася загальна бійка, яку активно підтримали присутні на службі католики. Викликана поліція відновила порядок, але інцидент набув широкого розголосу. У бійці виявилось чимало постраждалих, а в деяких джерелах згадуються навіть убиті.

В ті роки Палестина входила до складу Османської імперії, і суд вершив особисто султан Абдул-Меджид. Він призначив спеціальну комісію для розслідування причин інциденту, яка після ретельного розгляду обставин визнала ініціаторами бійки францисканців. Ті принесли вибачення і виплатили постраждалим компенсацію.

Здавалося, конфлікт вичерпаний, але не варто забувати, що він стався в особливому місці, що є святинею для всіх християн. Боротьба за право володіти Храмом Різдва Христова між грецькою, вірменською і латинською громадами точиться не одне століття. (У дужках зазначу, що не припиняється вона і сьогодні. Так, наприклад, у Різдво 1997 року, після сварки між католиками і православними в базиліці стало диво: замироточила одна з

фресок із зображенням Спасителя. Віряни вирішили, що Ісус сумує з приводу відсутності у прихожан належної поваги, і заспокоїлись. Але ненадовго: вже в грудні 2008 року монахи Єрусалимського патріархату та Вірменської апостольської церкви не поділили між собою, хто яку частину храму повинен прибирати. З обох боків у бійці взяло участь близько сотні (!) священнослужителів, яких втихомирила місцева поліція. Три роки потому ситуація повторилася).



Бійка між монахами у Храмі Різдва Христового 28 грудня 2011 року.
(Джерело: <https://www.vg.no/nyheter/utenriks/i/AjbRr/palestinsk-politi-maatte-gripe-inn-i-presteslaasskamp>).

Тоді ж, у 1847-му, звичайні свари між монахами несподівано отримали міжнародну підтримку. Напередодні, у лютому місяці російський імператор Микола I, який вважав себе покровителем всіх православних, затвердив фундацію Російської духовної місії в Єрусалимі. А коли греки демонтували встановлену в печері Храму Різдва Христового срібну зірку з надписом латиною «Nis de

Virgine Maria lesas Christus natus est»¹, в конфлікт на боці католиків втрутився Луї Бонапарт. Він написав листа турецькому султану, в якому зажадав передати католикам ключі від усіх церков, якими ті володіли з часів Хрестових походів, включаючи Храм Гробу Господнього в Єрусалимі. Ні турки, ані росіяни, ані англійці спочатку не надали цим вимогам особливого значення. Вони навіть не зрозуміли – чи йдеться про якісь реальні ключі, що замикають двері церковних будівель, або ж про символічне право володіння ними? Але французи наполягали, і султан заявив, що задовольнить їхні вимоги. Турецькі дипломати вдало лавірували протягом декількох років, але настав момент, коли «суперечка про святі місця», як стали називати цей процес, перетворилася на *casus belli*.

У 1851 році Луї Бонапарт в результаті перевороту прийшов до влади во Франції. Він правив під ім'ям Наполеона III. Але за рішенням Віденського конгресу династія Бонапартів була виключена з французького престолонаслідування. В Петербурзі Лії не визнали за законного монарха і відверто посміхалися над його претензіями на захист католицької громади Святої Землі. А коли в 1852 році всупереч Лондонській конвенції 1841 року, яка забороняла прохід Чорноморськими протоками військових кораблів, французький лінкор опинився на Босфорі, під вікнами султанського палацу Топкапи, турецький суд вимушений був задовольнити французькі вимоги. Російський імператор був ображений. Микола I, за його власними словами, «відчув п'ятірню султана на своєму обличчі».

Символічний ляпас була напрочуд своєчасним: Османська імперія перебувала в занепаді, і дипломати багатьох європейських держав вже обговорювали плани розділу «турецької спадщини». Для Росії південний напрямок її зовнішньої політики був традиційним і, як зазначав П.М. Андріянов, з кожним новим контактом з османами, росіяни

¹ «Тут від Діви Марії народився Христос».

все далі «проникали в імперію падішаха, намагаючись досягти завітного Царгорода як кінцевого об'єкта своїх дій»¹.

Тут доцільно буде зробити незначний відступ від сюжетної лінії та звернути увагу читача на таку історичну закономірність. Російська держава пройшла в своєму розвитку декілька історичних епох – від Московії, через Російську імперію, СРСР до сучасної Російської Федерації. Але за своєю природою держава ця завжди була і залишається імперією, для якої експансія – це модус її існування. На відміну від європейських націй, які *мали* колоніальні імперії, Росія *була* імперією за своєю суттю задовго до того, як сформувалася російська нація. Події навколо периметру кордонів Росії останніх років продемонстрували, що прагнення відтворити імперську велич не згинули назавжди. «Щоб імперія була великою силою, – зазначає Домінік Левен, – очевидно, залучаються ресурси, ідеології, спокуси розширення і культурні стилі, які, в історичних рамках, передбачаються у концепції імперії»². Чи не цією обставиною пояснюється виняткова кількість війн в російській історії?

За відомостями, наведеними класиком російської історичної науки Сергієм Соловйовим, з 1055 по 1462 роки відбулося 245 зіткнень русичів з сусідами, 200 з яких випали на період з 1240 по 1462 роки (приблизно по одному на кожний рік). У 1898 році побачила світ книга генерала Миколи Сухотіна «*Война в истории русского мира*», в якій стверджується, що за 525 років Росія воювала 305 років, тобто майже 2/3 свого існування³. Можна сперечатися стосовно методики подібних підрахунків, але загального висновку це не змінить – воєн у російській історії було більш, ніж багато.

¹ Андрианов П.М. Русско-турецкая война 1828-1829 гг. В кн.: *История русской армии*. Т. 2. Спб, ООО «Издательство «Полигон», 2003: 78-79.

² Lieven, Dominic. The Russian Empire and the Soviet Union as Imperial Politics. In *Journal of Contemporary History*, vol. 30, 1995: 607-636.

³ Сухотин, Николай. *Война в истории русского мира*. Санкт-Петербург, 1898.

У офіційній історіографії прийнято стверджувати, що всі війни Росії мали суто оборонний характер. Придворні літописці за століття державної служби навчилися виправдовувати експансіоністську політику свого уряду. Завжди і всюди вони знаходили загрози, напади, порушення, провокації. Джерело мілітаризму, за їхньою логікою, могло сформуватися де завгодно, але не в самій Росії, яка подавалася як миролюбна жертва зовнішньої агресії.

Але тут виникає резонне питання: якщо Росія лише оборонялася, то як пояснити збільшення площі її території з 430 тис. км² у 1460 році до 21,8 млн. км² наприкінці XIX століття? І це без Аляски (площа – 1,7 млн. км²), яка входила до складу імперії з 1744 по 1867 роки. Нескладні розрахунки доводять, що з 1460 по 1867 роки Росія щорічно збільшувалася на 56 тис. км². Для порівняння – таку площу займає сучасна Хорватія. Інакше кажучи, захопили і анексували Хорватію, наступного року – ще одну, потім – ще, і так регулярно протягом 407 років. Дійшло до того, що більше Російської імперії за всю світову історію була лише середньовічна Монгольська імперія та Британська колоніальна імперія XIX ст. Росіяни і сьогодні пишаються, що їх держава займала 1/6 суходолу планети. Чи може таке статися в умовах оборони?

Вочевидь, ні. З граничною відвертістю і навіть цинічністю пише про це сучасний ідеолог неоевразійства О.Г. Дугін, доводячи ПРАВО російського народу на «цивілізаційну експансію». «Цей експансіонізм є невід’ємною складовою історичного буття руського народу», внутрішньою «потребою у створенні Імперії, кордони якої історично постійно розширювалися, охоплюючи все більший і більший конгломерат народів, культур, релігій, територій, регіонів». І в цьому полягає месіанська роль росіян як певний «загальний знаменник», який

«дозволяє руським інтегрувати в свою Імперію будь-які культурні реальності»¹.

Український соціальний філософ Олександр Таран доводить, що «експансіонізм росіян не є історичною випадковістю». З часів виникнення Московії самодержавство проводило агресивну зовнішню політику, апелюючи до релігійних мотивів. Воно наділяло себе певною місією від Бога врятувати православну віру. І, власне, це спасіння православної віри самодержавство зробило своєю ціллю, а війну – засобом. Логічним продовженням такої концепції стало формування ідеократичного самодержавства, ідеократичної влади, яка міцно трималася за ідеологему «Москва – третій Рим». «У подальшому ця ідея трансформувалася в імперські устремління Петра I, потім – ідею перемоги Світової революції, згодом – комунізму, і нарешті – збирання “руського міру”»².

Унаслідок таких ідеологічних трансформацій найпривабливішими та найуспішнішими періодами російської історії вважаються ті, в яких Росія перемагала сусідів, захоплювала їхні землі, збільшуючи власні розміри.

Повертаючись в контексті сказаного до подій XIX століття, слід підкреслити, що справжніми причинами Кримської війни є не відстоювання православної віри в Святій Землі, не захист слов'янських народів на Балканах від турецького іга, і навіть не прагнення контролювати Чорноморські протоки. Основна причина цієї війни полягає в тому, що Росія за своєю природою сама є джерелом агресії та експансії. І вся історія російсько-турецьких відносин це підтверджує.

¹ Дугин, Александр. Основы геополитики. Геополитическое будущее России. Мыслить пространством. Москва: АРКТОГЕЯ-центр, 2000: 107.

² Таран Володимир. Модернізована уваровська концептуальна тріада як виразник імперської сутності російської державної ідеології. *Культурологічний вісник. Науково-теоретичний щорічник Нижньої Наддніпряниці*. Вип. 36. 2016: 61.

Згадаємо про невдалий Прутський похід Петра I, про «мініховські війни», приєднання Кримського ханства, про «грецький проект» Катерини II, яка виношувала плани створення з балканських провінцій Туреччини сильної православної держави на кшталт Візантійської імперії. Вона навіть онука свого назвала Костянтиним, мріючи посадити його на трон в Константинополі. Цей «грецький проект» російські ідеологи обіграли в контексті одвічного міжцивілізаційного протистояння мусульманського і православного світів. При цьому третій учасник цієї геополітичної гри – Західна Європа – поперемінно підтримувала то одну, то іншу сторону. Черета російсько-турецьких війн XVIII століття подавалася як кроки новітнього хрестового походу, який мав би завершитися «встановленням хреста над Святою Софією».

Це переводило банальні територіальні претензії та експансіонізм Росії в площину «священної війни». Відродження православ'я в Візантії символізувало б велич слов'янської цивілізації, фіналізувало її претензії на роль лідера на світовій арені.

*«Москва, и град Петров, и Константинов град –
Вот Царства Русского заветные столицы*

– писав поет і дипломат Ф.І. Тютчев у своєму вірші «Російська географія». І далі:

*От Нила до Невы, от Эльбы до Китая,
От Волги по Евфрат, от Ганга до Дуная...
Вот Царство Русское... и не преидет вовек,
Как то провидел Дух и Даниил предрек».*

Концептуальне оформлення таких релігійно-експансіоністських планів Петербурга знайшло в книзі М. Данилевського «Росія і Європа». Вирішення так званого «Східного питання» він вбачав в захопленні Росією Константинополя – так само, як раніше було захоплено Кримське ханство, васал Османської імперії.

Після перемоги над Наполеоном Петербург повернувся до східного питання. Микола I проводив активну політику на Балкансько-Чорноморському напрямку. Він намагався встановити протекторат над Дунайськими князівствами Молдовою та Валахією, надавав підтримку боротьбі греків за незалежність. У 1827 році об'єднана англо-франко-російська ескадра знищила османо-єгипетський флот під Наварином. Це породило певні ілюзії щодо «дряхлості» і «слабкості» Османської імперії. Чергова російсько-турецька війна 1828-1829 років частково розвіяла їх, але не примусила відмовитися від подальшого натиску на Константинополь. Після війни, у 1830 році незалежність від Османської імперії отримала Греція.

Під час османо-єгипетської кризи 1831-1833 років, намагаючись не допустити до влади над Портою Моххамеда Алі, за яким стояла Франція, Микола I несподівано відрядив ескадру на допомогу турецькому султану. У квітні 1833 року в районі Ункяр-Іскілесі на Босфорі російські кораблі зупинили єгипетські війська. «Такий хід росіян викликав невдоволення Парижу і Лондона, які, намагаючись не допустити втручання Петербурга в події, одразу ж стали вимагати від султана Махмуда II і правителя Єгипту досягнення найскорішого миру. Як по команді, у травні 1833 р. було укладено Кютайський мир, який визнавав Моххамеда Алі намісником Сирії й Адани»¹.

Занурюючись у близькосхідні проблеми, Микола I не помічав, як він віддаляється від європейських союзників. Австрія, Пруссія, Велика Британія вже давно вбачали в Росії не рятівника від Наполеона, але головну загрозу. Намагаючись якось пояснити європейцям непомірні імперські апетити і виправдати війну, що насувалася, Микола I наказав активізувати проросійську пропаганду закордоном. Виконання цього завдання спрощували нові технічні досягнення – розповсюдження телеграфу та

¹ Атаєв Теймур. Кавказские коллизии России. От Петра I до Иосифа Сталина. Киев: ТОВ «СІК ГРУП УКРАЇНА», 2017: 92.

друкованих засобів інформації, яка дійсно ставала масовою. Не випадково Кримську війну пізніше назвали «першою інформаційною» війною.

Мусульмани подавалися пропагандою як східні варвари, вороги всього цивілізованого світу, серби і болгари – «один народ» з росіянами, які сплять і бачать себе у складі Великої Росії. Балканських слов'ян і православних греків Петербург традиційно розраховував використати як «п'яту колону» у майбутній війні.

Цікаво, що відбілювання агресивних дій Російської імперії проти Туреччини в ХІХ столітті мало чим відрізнялися від обґрунтування необхідності анексії Криму від України в столітті ХХІ-му. Аналогія пряма і недвусмыслена, тільки тоді роль національної образи від розпаду СРСР зіграло напівміфічне твердження про занепад православ'я; роль «російськомовного населення», пригноблених «співвітчизників», що потребують захисту, грали «єдиновірці» Балкан; роль фашистів-бандерівців – яничари, які вирізали цілі селища невірних; роль «Новоросії» – відновлена Візантійська імперія; а роль О.Г. Дугіна з його неоевразійством і «руським миром» випала М.Я. Данилевському з ідеологією панславізму. Єдиною відмінністю можна вважати відсутність «зелених чоловічків», в середині ХІХ століття російські офіцери ще не знімали погони та билися під прапорами своїх полків.

У лютому 1853 року Микола І відрядив до Константинополя свого Надзвичайного посла О.С. Меншиков з метою врегулювати питання святих місць. Дипломатична місія Меншикова лише сприяла ескалації напруженості. Втім, саме цього від нього й чекали. Оскільки конфлікт навколо спільного володіння християнськими святинями було якось вирішено, Меншикову не залишалось нічого іншого, як пред'явити нові, претензії з вимогами визнання Османською імперією прав Елладської церкви на святі місця в Палестині, а також визнання Росії покровителями християнських підданих султана. На виконання цих зухвалих

вимог султан ніяк не міг погодитися. *«Отказ Турции дать гарантии православной вере, – проголосив Меншиков, – создает для императорского правительства необходимость отныне искать этих гарантий в собственной силе»*¹.

А сили в Росії було вдосталь. За даними німецького капітана Альфреда Штенцеля, «в 1853 році Росія мала в Чорному морі, в Севастополі, більш ніж 130 кораблів різного рангу, що мали близько 2600 гармат. У їх числі було 15 лінійних кораблів (4 – 120-гарматних), 11 фрегатів і корветів, 50 дрібніших вітрильних суден, 11 пароплаво-фрегатів і приблизно дві дюжини невеликих пароплавів, а також близько 30 весельних канонерських човнів. Особовий склад налічував 1 450 офіцерів і 33 000 нижніх чинів, а для берегової служби було приблизно 20 000 чоловік морських команд»². І це лише один флот, без сухопутної армії, і лише на Чорному морі. Моряки знаходилися у постійній готовності, адже кораблі несли регулярну службу біля кавказького узбережжя, намагаючись перекрити турецьке постачання зброї для повсталих чеченців.

Спираючись в своїх мілітаристських планах на власну армію і флот, Микола I розраховував на всебічну підтримку Австрії, якої ще зовсім недавно він допоміг придушити тамтешню революцію 1848 року. Офіційний Петербург вважав, що вирішив питання дипломатичної ізоляції Османської імперії. Тому у відповідь на відмову султана задовільнити вимоги Росії, Меншиков заявив про розрив дипломатичних відносин. В червні 1853 року російська армія перейшла кордони і окупувала Дунайські князівства. *«Истоцив все убеждения и с ними все меры миролюбивого удовлетворения справедливых наших*

¹ История XIX века. Под ред. профессоров Лависса и Рамбо. М.: ОГИЗ Государственное социально-экономическое издательство, 1938.

² История войны на море в ее важнейших проявлениях с точки зрения морской тактики Альфреда Штенцеля, Свиты Его Величества Германского Императора отставного капитана 1-го ранга. Петроград, 1918. Переиздание: М.: "ЭКСМО", 2002.

требуваний, – заявив Микола I у спеціальному Маніфесті, – признали Мы необходимым двинуть войска Наши в Придунайские княжества, дабы доказать Порте, к чему может вести ее упорство. Но и теперь не намерены Мы начинать войны; занятием княжеств Мы хотим иметь в руках наших такой залог, который бы во всяком случае ручался Нам в восстановлении наших прав»¹.

Перші постріли на Дунаї не дуже схвилювали європейців. Сполучене Королівство, як і Франція, дотримувалося нейтралітету та не поспішали втручатися в конфлікт. З одного боку, Англія в значній мірі залежала від поставок з Росії пшениці, лісу, полотна та інших товарів, так необхідних національній економіці в період промислового перевороту. Але, з іншого боку, в Лондоні чудово розуміли, що захопленням тільки Дунайських князівств росіяни б не обмежилися. При розпаді Османської імперії взагалі важко припустити, де б вони зупинилися – Мала Азія? Сирія? Палестина? Як вдало зауважив один з сучасних публіцистів, «зупинятися самі тоді взагалі не вміли».

У разі реалізації експансіоністських планів Миколи I, Британія могла б розпрощатися зі своїм впливом на Близькому Сході. В Англії були вагомі причини турбуватися за безпеку своїх середньосхідних володінь і, зокрема, головної перлини в короні колоніальної імперії – Індії. Геополітичні амбіції Миколи I не могли не зачіпати англійських домагань на морське могутність. Все це добре розуміли в Лондоні.

Відповідно, в Англії були як противники, так і прихильники війни з Росією. Табір противників війни очолював прем'єр-міністр Ебердін, який не раз нагадував, що зовсім недавно англійці шанували росіян як рятівників від наполеонівської загрози. За мир з Росією ратував і міністр закордонних справ Кларендон.

¹ Высочайший манифест 14 июня 1853 г.

https://runivers.ru/doc/d2.php?CENTER_ELEMENT_ID=146929&PORTAL_ID=7146&SECTION_ID=6778

Табір «мілітарі» очолив міністр внутрішніх справ Генрі Пальмерстон, який увійшов в історію своїм афоризмом: «У нас немає вічних союзників і вічних ворогів, вічні для нас тільки інтереси».

Не меншим русофобом вважався британський посол в Константинополі лорд Страдфорд-Редкліфф. Як зазначає Крістофер Хібберт, саме ці два політики вкинули своє королівство в «авантюру, через яку країна пережила велику трагедію»¹.



Британська карикатура XIX століття.

І ось тут, нарешті, ми підходимо до основної теми нашого оповідання, відповідаючи на питання про те, яким чином на Чорному морі з'явилися британські кораблі, частка з яких назавжди залишилася на дні?

Реагуючи на зовнішньополітичну кризу, Британське Адміралтейство відрядило на Схід ескадру у складі 7 лінкорів і

¹ Хібберт К. Крымская компания 1854-1855 гг. Трагедия лорда Раглана. М.: ЗАО Центрполиграф, 2004: 17-18.

8 фрегатів. Цей загін Середземноморського флоту під командуванням віце-адмірала Дондаса в середині червня 1853 року віддав якорі в Безікській бухті біля входу в Дарданелльську протоку.

Французи, схоже, були солідарні з англійцями, і також обіцяли вислати свої кораблі. Але віце-адмірал де Лассюс не виявив належної моторності. Під його прапором знаходилося 9 лінкорів (включаючи 92-гарматний «Наполеон» – найсильніший корабель свого часу, побудований за проектом Дюпюї де Лома), 4 фрегата і декілька пароплавів вийшли з Тулона 23 березня того ж року. До Галліпольського півострова ескадра добиралася більше трьох місяців. Замість того щоб використовувати пароплави як буксири, де Лассюс повільно лавірував проти слабкого зустрічного вітру. Така неквапливість коштувала адміралу посади: щоб згладити неприємне враження у майбутніх союзників, Наполеон III наказав замінити його віце-адміралом Гамленом.

Англійські і французькі кораблі об'єдналися біля Галліполі і ще чотири місяці чекали рішення своїх урядів щодо подальшого просування, оскільки за Лондонською конвенцією 1840-41 років встановлювалася заборона на прохід через Дарданелли військових кораблів. Як зазначав С. Горяїнов, «Англія і Франція послали свої ескадри в Мармурове море в порушенні вже формального зобов'язання, взятого ними на себе згідно з конвенцією 1841 року дотримуватися давнього



Лінкор «Британія» залишає Середземноморську гавань.
Картина Р.С. Томаса (1830-35).

правила оттоманської імперії про закриття проток, поки Порта знаходиться в мирі. На момент проходу англійських і французьких суден (у липні 1853 р.) мир ще існував, бо війна між Росією і Туреччиною була оголошена лише 4-го жовтня 1853 р. Таким чином, конвенція 1841 р. Росії ніякої користі не принесла...»¹.

Так чи інакше, але об'єднана ескадра увійшла в Мармурове море. Пароплави буксирували вітрильні судна, причому «Наполеон» з двома лінкорами на буксирі розвивав швидкість понад вісім вузлів. Ескадри вишукалися на рейді Константинополя. Командували ними, відповідно, англієць Дондас і згаданий вище француз Гамлен.



Дж.У. Дондас

Джемс Уїтлі Дондас походив з середнього класу, звідки часто виходили британські морські офіцери вищої ланки. У 1853 році йому виповнилося 68 років. У послужному списку адмірала значилися блокада Олександрії в 1800 році, захист Штральзунда і взяття Копенгагена в 1807 році. У 1851-м він був призначений головнокомандуючим англійським флотом в Середземному морі. Дондас успадкував від дружини

маєтки в Беркширі та Вельсі. У 1841-му і з 1846 року він перебував лордом адміралтейства, що наповнювало його почуттям власної значущості.

Не є особливою таємницею, що у Дондаса встановилися складні відносини з командувачем англійськими сухопутними силами. «На відміну від французів, де морські сили повністю

¹ Горяинов С. Босфор и Дарданеллы. Исследование вопроса о проливах по дипломатической переписке, хранящейся в Государственном и С.-Петербургском Главном архивах. СПб: типография И.Н. Скороходова, 1907: 79.

підпорядковувалися командуючому експедиційним корпусом, британський флот формально діяв самостійно, що ще більше звеличувало зарозумілість адмірала Дондаса. <Командувач британськими силами> ... лорд Раглан був змушений мало не в прохальній формі звертатися до нього за сприянням флоту... Ніколи не заявляючи про це вголос, Раглан, проте, поділяв існуючу думку про Дондаса як про людину, схильну до інтриг, складну в спілкуванні і надмірно обережну»¹. В очах підлеглих ця обережність Дондаса розцінювалася як боягузтво.

До цього слід додати манери сибарита, несумісні з аскетичним життям військового моряка. На своєму флагманському кораблі Дондас влаштувався з домашнім комфортом, дозволяючи собі тримати покоївок і навіть корів. Роздратування підлеглих викликала і демонстративна набожність адмірала з нескінченними молитвами.



Едмунд Лайонс

Інакше кажучи, адмірал Дондас був більше адміністратором, ніж флотоводцем. Тому не дивно, що в тіні Дондаса поступово на перши план висунулася інша постать – віце-адмірал Едмунд Лайонс. Він був всього на п'ять років молодший за Дондаса, але за стилем мислення і поведінки, рішучістю і агресивністю вважався представником молодого покоління.

Так само як і його командувач, Едмунд Лайонс народився в небагатій родині. Вже десяти з половиною років він вступив на флот волонтером 1-го класу, почав службу на Середземному морі на яхті «Роял Шарлотт», був переведений на фрегат «Мейдстоун», потім на фрегат «Ектів». Гардемарином брав участь в експедиції в Дарданелли під командуванням Джона Дакуорта. У 1807 році

¹ Хибберт К...: 137-138.

сімнадцятирічного юнака призначили на 68-гарматний корабель «Монмют», який відправлявся в Ост-Індію. Лайонс прослужив там 7 років на різних суднах, виконуючи посаду лейтенанта, і отримав цей чин в 1809 році¹. В Ост-Індії Е. Лайонс заробив репутацію хороброго морського офіцера, своєю відвагою і розпорядливістю звернув на себе увагу командування. Контр-адмірал Друрі взяв його до себе прапор-офіцером. В ході підготовки до захоплення Яви Лайонса призначили на станцію в Зондській протоці, щоб в крейсерстві з'ясувати сили і розташування ворога. Під час крейсерства він із загоном в 35 чоловік напав на форт Маррак, озброєний 54 гарматами, із гарнізоном 180 осіб, і взяв його без втрат. Начальники свідчили, що поведінка офіцера «вище всяких похвал». У 1813 році Лайонса призначають командиром 10-гарматної шхуни «Рінальдо», рік по тому він уже корабельний капітан. І лише закінчення війни з Наполеоном перервало кар'єру майбутнього флотоводця.

Наступні 14 років він провів на березі, займаючись самоосвітою. У 1828 році його призначають командиром фрегата «Блонд» і відправляють в Морейську експедицію. Д. Арсен'єв² наводить цікавий факт, що 46-гарматний «Блонд» під командування Е. Лайонса став першим британським військовим кораблем, що відвідав Чорне море. Влітку 1829 року він доставив британського посланника сера Роберта Бріджа в Константинополь, після чого Лайонс отримав можливість відвідати Севастополь – головну морську базу майбутнього супротивника.

Пізніше він командував фрегатом «Мадагаскар», був присутній при бомбардуванні фортеці Сен-Жан д'Акр Ібрагімпашею, а на початку 1833 року доставив з Трієста в Грецію

¹ Біографія Е. Лайонса дана за: Скрицкий Н.В. Сто великих адмиралов. М.: Вече, 2003. 292 с.

² Арсен'єв Д. Вице-адмирал лорд Лайонз. Морской сборник. 1859. № 2: 151-158.

короля Оттона. Коли моряк прибув до Англії в 1835 році, «Мадагаскар» роззброїли. З 1835 по 1839 рік Лайонс перебував на дипломатичній службі: спочатку помічником посла при афінському дворі, потім посланником в Швейцарії і в Швеції.

У 1853 році Е. Лайонс отримав звання контр-адмірала і був призначений помічником начальника ескадри Середземного моря. «Лайонс завжди і в усьому прагнув наслідувати Нельсону. Він був сміливий, чесний, енергійний і амбітний. Він вважав нижче своєї гідності приховувати той факт, що ні в що не ставить свого безпосереднього начальника адмірала Дондаса. І моряки, і сухопутні офіцери були одностайні в думці, що саме Лайонс повинен очолити флот замість боязкуватого Дондаса»¹. Восени 1853 року приховане протистояння між Лайонсом і Дондасом ледь намічалось, але рік потому про нього будуть говорити відкрито, і королева стане на сторону Лайонса...

Тим часом, не отримавши відгуку на свій ультиматум з вимогою звільнення Дунайських князівств, султан проголосив Росії війну. Микола I відповів зустрічним маніфестом. Ескадра Чорноморського флоту вийшла в море у пошуках ворога. В архівах збереглися звернення начальника штабу флоту В.А. Корнілова на ім'я начальника Головного морського штабу князя О.С. Меншикова з пропозиціями захопити військами Созополь і Сіноп для перетворення їх у бази для крейсерства біля турецьких берегів.

Цілком передбачуваним подією, що впливають з логіки збройного протистояння на Чорному морі, стала атака російського флоту турецьких кораблів, зосереджених в Сінопській бухті.

¹ Хибберт К.: 137.



Сінопській бій. Картина І.К. Айвазовського. 1853 р.

Командувач турецькою ескадрою віце-адмірал Осман-паша мав чіткі інструкції доставити до берегів Кавказу десант і вивантажити озброєння для «збудження повстання місцевих мусульман». Дізнавшись про наближення ескадри П.С. Нахімова, турецька адмірал негайно доповів про це в Константинополь і вжив заходів до оборони. Наявність сильних берегових батарей, здавалося, гарантувало безпеку його кораблів.

Сучасні історики висловлюють гіпотезу, що ескадра Осман-паші стала у вигляді свого роду приманки. Страдфорд-Редкліфф, британський посол в Константинополі, будучи, як зазначалося вище, активним прихильником війни з Росією, ніяк не міг розворушити власний уряд до рішучих дій. Для нього було вкрай важливо отримати серйозний привід для вступу у війну свого королівства. У всякому разі, обіцяна Осман-паші допомога так і не прибула до Сінопу. Додатковим аргументом на користь вищевказаної гіпотези про «приманку для росіян», став лист Страдфорд-Редкліффа, в якому він вважає особистим дипломатичним успіхом те, що він відмовив туркам від

запропонованого А. Слейдом задуму відправити в Сіноп на зимівлю лінійні кораблі¹.

18 листопада 1853 року віце-адмірал П.С. Нахімов ввів свої кораблі в Сінопську бухту і гарматним вогнем знищив 10 бойових кораблів, пароплав, два транспорти, два торгових судна і одну шхуну. Турки втратили не менше 3000 убитими. Поранений Осман-паша, пограбований і кинутий власними матросами, був виявлений на палаючому флагмані і взятий у полон.

Турецька ескадра була знищена. Втекти вдалося лише швидкісному пароплаву «Таїф», на якому британський спостерігач приніс в Константинополь звістку про трагедію.

Сінопській бій наочно продемонстрував, що дерев'яні кораблі вже не можуть протистояти артилерії, що веде вогонь розривними сферичними бомбами конструкції Пексана.



84-гарматний корабель «Імператриця Марія»
під прапором віце-адмірала Нахімова після перемоги при Сінопі.
Російський художній листок В. Тімма 1854 р. Літографія.

¹ Скрицкий Н.В. Крымская война. 1853-1856 годы. М.: Вече, 2006: 164.

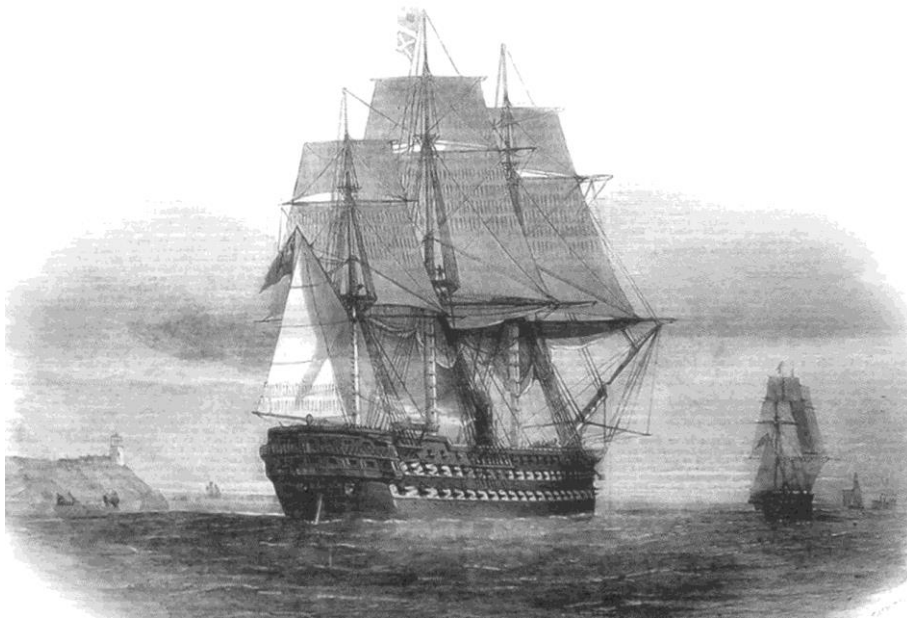
Перемога в Сінопській бухті різко змінила співвідношення сил на Чорноморському театрі бойових дій на користь Росії. Але, як сумно зауважив її автор П.С. Нахімов, *«эта победа подвинет против нас войну, ибо англичане увидят, что мы им действительно опасны на море, и поверьте, они употребят все усилия, чтобы уничтожить Черноморский флот»*¹. Слова російського флотоводця виявилися пророчими: вже 21 грудня 1953 року англійський посол в Петербурзі офіційно заявив, що Лондон прийняв рішення виділити ескорти для супроводу турецьких кораблів, якщо ті будуть видалятися не більше, як на чотири милі від своїх берегів.

У той же день аналогічну заяву зробив і французький посол стосовно французького флоту. Коментуючи результати подій в Сінопі, Наполеон III писав: «Сінопська поразка була для нас і образливою, і несподіваною. Неважливо те, чи хотіли турки чи ні перевезти військові запаси на російські береги. Справа в тому, що російські кораблі напали в водах Туреччини на турецькі судна, що спокійно стояли в турецькому порту. Вони знищили їх, незважаючи на обіцянку не вести війни наступальної, незважаючи на близькість наших ескадр. В цьому випадку образу нанесено було не політиці нашій, а нашій військовій честі. Гарматні постріли Сінопа сумно відгукнулися в серцях усіх, хто в Англії і Франції жваво відчуває національну гідність. Вигукнули одноголосно: «Союзники наші мають бути шановані всюди, куди можуть досягти наші постріли!» Тому дано було нашим ескадра припис увійти в Чорне море і, якщо потрібно, силою перешкоджати повторення подібної події».

Втручання провідних європейських держав зіпсувало плани Миколи І. Поки він розмірковував про терміни висадки десанту на Царгород, а російська армія безрезультатно тупцювала в Дунайських плавнях, в європейських столицях йшла напружена дипломатична робота. Пальмерстон сколочував антиросійську

¹ Скрицкий Н.В. ...: 175.

коаліцію, обіцяючи союзникам територій за рахунок розподілу Росії.



Союзні кораблі у Чорному морі. Гравюра. 1854 р.

Відповідні вказівки були передані в Константинополь по телеграфу, і союзні кораблі – 14 лінкорів, 16 пароплавів і фрегат – 23 грудня вийшли з Босфору в Чорне море. Російським неторгівельним судам, зустрінутим ескадрою, пред'являли вимогу повернутися в Севастополь.

Характерно, що за день до цього фанатики влаштували в Константинополі погроми проти європейців, які вимушені були шукати притулку на судах союзної ескадри. Для їх охорони на рейді залишилися два лінкори і фрегат. Пароплаво-фрегат «Ретрібюшн» ("Retribution") був посланий на рекогносцировку до Севастополя, решта ескадра повернула на схід. Вона мала наказ нейтралізувати дії російського флоту на Чорному морі.

«У самій Англії люди обізнані були збентежені вільним, м'яко кажучи, зверненням кабінету з міжнародним правом. Лорд Кленрікард попросив Кларендона знайти йому «юриста, казуїста або софіста», який взявся б інтерпретувати проведену Великобританією акцію як не ворожу по відношенню до Росії. Тоді-то міністр закордонних справ і визнав, що Англія «сповзає

до війни»... Микола I писав фельдмаршалу І.Ф. Паскевичу: *«Злость англичан выше всякой меры, равно как их ярость и бесстыдство, но мериться с ними на море было бы неблагоприятно по превосходству сил их...»*¹.

Об'єднаний англо-французський флот ескортував турецькі судна, що прямували з підкріпленнями і припасами на Кавказ, в район Батума. На зворотному шляху він зайшов в Сіноп. Тут відбулася нарада вищого офіцерського складу флоту, на якому обговорювалася можливість перетворити Сіноп в головну базу об'єднаного флоту союзників на Чорному морі.

Рівновіддалене від Дунайського і Кавказького фронтів, це місто із закритою бухтою на анатолійському узбережжі своїм стратегічним положенням являло дзеркальне відображення Севастополя. Однак недавній розгром турецького флоту в Сінопській бухті народжував побоювання, що росіяни можуть повторити атаку.

Поки йшли суперечки, з розвідки повернувся «Ретрібюшн». Його командир доповідав, що відповідно до отриманих інструкцій він перетнув Чорне море і вранці 25 грудня прибув на зовнішній рейд Севастополя. Офіційно пароплав повинен був доставити російському командуванню депешу про вступ англо-французького флоту в чорноморські води. Зрозуміло, що в бухту ворожий пароплаво-фрегат не допустили. Але поки на шлюпках передавалися листи і велися переговори, з борта «Ретрібюшена» встигли змалювати берегові укріплення. Англійський пароплаво-фрегат вільно і безкарно виконав свою місію, але після цієї події О.С. Меншиков наказав зупиняти іноземні судна за межами дії батарей, в разі непокори – відкривати вогонь.

Після воз'єднання всієї ескадри в Сінопі, 3 січня морські сили союзників вирішили все ж повернутися в Босфор. «Можливо, – зауважує з цього приводу М.В. Скрицький, – вони побоювалися, що Чорноморський флот вирішиться вступити з

¹ Виноградов В.Н. Британский лев на Босфоре. М.: Наука, 1991: 102.

ними в бій і відріже шляхи відходу. Однак чорноморці не виявляли активності, бо кораблі, які брали участь в осінніх крейсерствах і Сінопському бою, потребували ремонту. Тому 18 (30) січня 8 союзних пароплавів відконвоювали турецьку ескадру з військами і припасами до Трапезунда, після чого ходили до Феодосії. Пізніше союзні флоти частіше відстоювалися в Бейкосі.

Це їх бездіяльність дозволила росіянам вивезти з кавказького узбережжя гарнізони і знищити укріплення Чорноморської берегової лінії, що було однією з цілей союзних флотів¹. Відтепер у Чорноморського флоту залишалося одне завдання – оборона своєї головної бази в Севастополі.



Севастопільський рейд. Картина І.К. Айвазовського. 1852 р.

Сам факт присутності значних морських сил найбільших європейських держав стримував активність росіян. Вони намагалися не провокувати противника своїми діями, але з початком весни союзники самі стали влаштовувати провокації в пошуках вагомого приводу для оголошення війни.

¹ Скрицкий Н.В.: 239.

Французський адмірал Гамлен прекрасно розумів, що в Парижі чекають від нього переможних реляцій. Він неодноразово пропонував, не чекаючи оголошення війни, атакувати російські порти або захопити торгові судна. Обережний Дондас, навпаки, вважав, що робити активні дії недоцільно, по крайній мере, до закінчення висадки союзних військ в Болгарії.

Росіяни, зрозуміло, здогадувалися про наміри противника і вживали заходів – втім, явно недостатніх – для відбиття можливих нападів на приморські міста. *«Мне приходится здесь готовиться к отпору французских и английских десантов»*, – писав 4 березня О.С. Меншиков з Севастополя графу Гейдену. Але питання про місце висадки таких десантів залишалося відкритим. Практично всі портові міста: Одеса, Миколаїв, Євпаторія, Севастополь, Феодосія, Керч опинилися під загрозою.

Особливо вразливою була Керч, на яку базувалися торгові судна, що постачали війська Криму і Кавказу. Удар по Керчі завдав би росіянам найбільших втрат. За словами академіка Тарле, «для оборони її майже нічого не було зроблено, і віце-адмірал Серебряков ще в середині квітня 1854 р. скаржився, що керченський градоначальник продовжує нічого не робити і все чекає розпоряджень... Супротивнику ще навесні 1854 р. нічого не заважало атакувати майже беззахисну Керч, захопити всі судна в бухті і відвести їх геть»¹.

Втім, Північне Причорномор'я був для союзників абсолютно новим театром військових дій. Своя морська розвідка ще не давала результатів, основну інформацію англійці і французи отримували у турків, або з епізодичних і нерегулярних донесень власних капітанів. Так, наприклад, в район Одеси був направлений англійський пароплаво-фрегат «Фьюріус» ("Furious"), розвідувальний рейд якого мав, як ми побачимо далі, значні наслідки.

¹ Тарле Е.В. Крымская война: в 2-х т. СПб.: Наука, 2011. Т.2.: 7-8.

Як і у випадку з «Ретрібюшеном», дипломатичним приводом для заходу «Фьюріуса» в російський порт були переговори. Командиру пароплаво-фрегату Вільяму Лорінгу було наказано забрати з Одеси британського консула. 27 березня «Фьюріус» наблизився на відстань гарматного пострілу до Карантинної гавані і мав намір пройти далі, але, відповідно до наказу обстрілювати ворожі судна, що наближаються до портів, був зупинений двома холостими пострілами. З англійського пароплава спустили шлюпку з парламентарем. Назустріч їй вийшов портовий баркас, який повів англійців до молу в стороні від батарей. Шлюпка під білим прапором безперешкодно причалила до молу, де парламентареві повідомили, що британський консул уже виїхав з міста. А тому командувач Одеським військовим округом генерал Д.Є. Остен-Сакен не бачить приводу для присутності бойового корабля ворожої держави в російських територіальних водах.

Поки йшли ці переговори «Фьюріус», який не віддав якоря, продовжував дрейфувати в бік батарей. Резонно вважаючи, що англійці ведуть розвідку фортифікацій, росіяни відкрили по фрегату вогонь. Третьою батареєю було дано чотири залпи, одна з гармат влучила в кожух пароплава. Після цього «Фьюріус» підібрав шлюпку і взяв зворотній курс.

Через чотири дні на одеському рейді з'явилися вже три англійських пароплава.

Шлюпкою на берег було доставлено лист, в якому росіяни звинувачувалися в порушенні міжнародних правил ведення переговорів. Справа була подана таким чином, що берегові гармати стріляли не по фрегату, а по шлюпці, яка йшла під білим прапором з парламентарем на борту. Д.Є. Остен-Сакен рішуче відкинув подібні звинувачення. Але британці не поспішали повертатися.

З 1 по 3 квітня з пароплавів і шлюпок проводилися заміри глибин. На Одеському рейді союзники захопили вісім приватних суден і два російських бриги. Крім цього, один з англійських

фрегатів під російським прапором вирушив рейдом до Кінбурна, де взяв, як тоді говорили, «в приз» ще шість цивільних суден.

«Итак, – узагальнив події В.А. Корнилов, – мы в действительной войне с так называемыми высокопросвещенными морскими нациями. 31 марта поутру на заре явился английский пароход у самого входа в Севастополь под австрийским флагом и вздумал напасть на каботажную лодку; высланные бриги и фрегаты отбили лодку и чуть его не поймали. С 1 по 4 апреля три больших союзника расположились брать и разорять каботаж и таким образом взяли 11 требак, или херсонских лодок с разной дрянью, в том числе одну с нашими шубами и юбками нашей англичанки и горничной, которые отправлялись из Одессы в Николаев, прибыв в Одессу на пароходе. Посмотрим, что предпримут далее цивилизованные флибустьеры; мы готовы угостить на славу какую угодно экспедицию, с какими бы машинами они не были»¹.

Характерно, що всі ці дії відбувалися ще до офіційного оголошення війни. Лише 9 квітня в Галліполі прибув спеціальний посланник королеви Вікторії, який вручив адміралу Дондасу пакет з оголошенням війни Росії.

¹ Цит. по: Скрицкий Н.В.: 243.

2. БРОНЗОВИЙ ДРАКОН З «ТАЙГЕРА»

Про початок війни на флоті дізналися від королівського посланника, який прибув в Дарданелли на фрегаті «Тайгер» ("Tiger"). Це був новітній колісний пароплав, спущений на воду у 1849 році, озброєний паровою машиною потужністю 400 кінських сил. При довжині 64 і ширині 16,8 метрів він мав водотоннажність 1220 тон. Озброєння фрегата складало дві 10-дюймових і чотирнадцять 30-футових гармат. Екіпаж налічував 225 матросів під командуванням капітана Генріха Уельза Джіффарда. У метрополії фрегат використовували в якості учбового судна, але, зрозуміло, з початком війни новітній фрегат не міг залишитися без справи. Після доставки королівського посланника «Тайгер» залишився в розпорядженні адмірала Дондаса.

Практично одночасно, з різницею всього в декілька годин, в Дарданелли прибули ще два судна: по-перше, французьке «Аяччо» доставило аналогічну депешу адміралу Гамлену від Наполеона III, і, по-друге, повернувся з-під Одеси пошкоджений «Фьюріус».



Одеса.

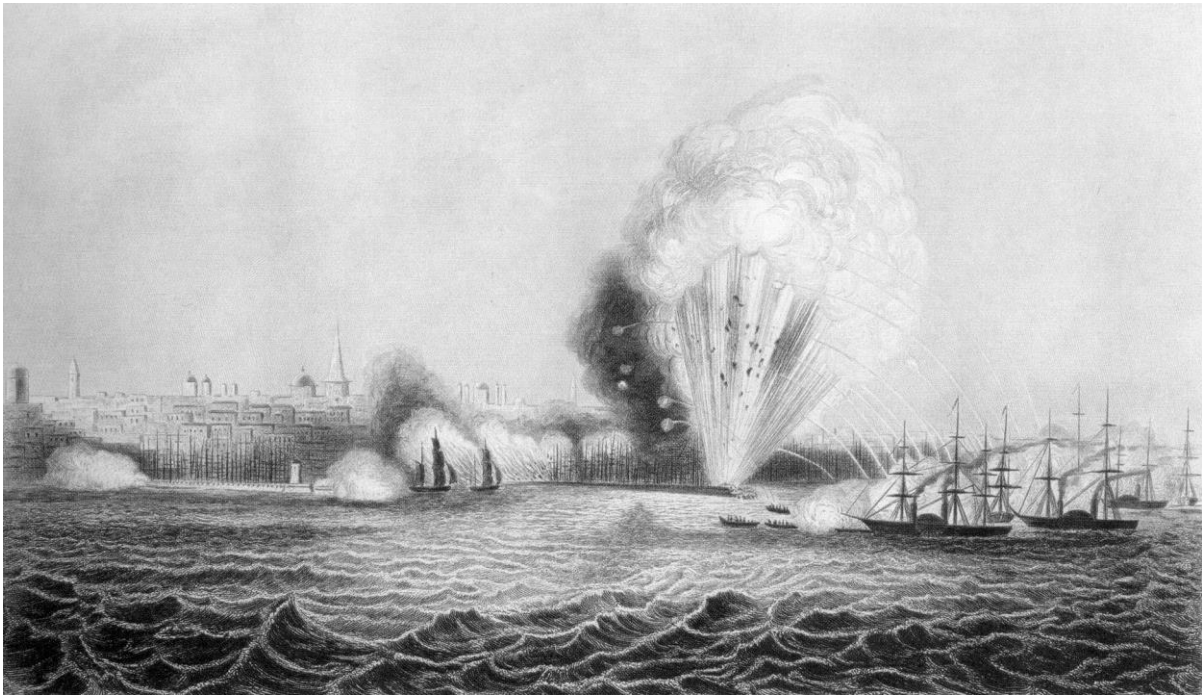
Гравюра з книги В. і Р. Чамберсів «Російська війна». 1856 р.

Такий збіг у часі надав козир в руки союзним адміралам. Як вже зазначалось вище, Кримську війну не випадково називають першою інформаційною війною. Союзники, так само, як і росіяни, вимушені були воювати з оглядом на те, як їхні дії будуть інтерпретовані на батьківщині. Тому важливо постійно виправдовуватися перед пресою, звинувачуючи супротивника у підступності та всіх можливих злочинах. Рапорт Лорінга був сприйнятий саме в цьому контексті. Гамлен повідомив телеграфом Париж про намір «відкрити військові дії проти Одеси, щоб вимагати у влади цього міста репарацій за обурливий напад портових батарей на англійський фрегат і англійську шлюпку, що йшла під парламентарським прапором»¹.

Дондас підтримав свого французького колегу. Не гаючи часу, об'єднаний флот під командуванням Гамлена вирушив до Одеси. Адмірали відрядили в рейд 6 лінкорів, 13 фрегатів і 9 пароплавів. Загальна чисельність гармат на цих суднах перевищувала 1900 одиниць. Зупинившись на рейді, в 3 кілометрах від порту, союзники відправили одеситам ультиматум. Вони вимагали, щоб росіяни звільнили інтерновані через початок війни англійські і французькі торговельні судна, а також видали всі російські судна, що знаходяться в одеському порту. Д.Є. Остен-Сакен пробурчав, що «на таку зухвалу вимога він і відповідати не стане» і оголосив в місті стан облоги.

10 (22) квітня о 6-30 ранку, скориставшись тим, що вітер з моря нагнав воду, англійські і французькі кораблі підійшли близько до берега і приступили до бомбардування. Ядра, бомби, гранати, конгревові ракети обрушилися на місто. Вони викликали пожежі будівель і декількох торгових суден в гавані, зокрема, на одному англійському, одному австрійському і одному голландському. З міських споруд найбільші пошкодження отримали будинки князя М.С. Воронцова і М.А. Нарішкіної. Одне з ядер пошкодило п'єдестал пам'ятника Дюку.

¹ Тарле Е.В. Крымская война...



Бомбардування Одеси англо-французьким флотом 10 квітня 1854 р.
Гравюра. 1854 р.

Незважаючи на очевидну небезпеку, бульвар був заповнений одеситами. З властивим одеситам гумором вони коментували те, що відбувається. Легка кінна артилерія гарнізону, завдяки своїй маневреності, вчасно з'являлася в потрібних місцях і намагалася – наскільки це було можливо при різниці в калібрах гармат – відповідати вогнем на вогонь.

Але головні події розгорнулися на краю Військового молу. Тут дислокувалася 6-та батарея прапорщика Олександра Щеголева. Її чотири гармати перешкоджали прориву союзників в Практичну гавань, причому після того, як кораблі супротивника зайняли позиції, виявилось, що амбразура однієї з гармат не дозволяє накривати цілі.

Союзники зосередили по молу основний вогонь. Один за іншим в бій вступали дев'ять пароплавів і лінійний корабель. З відстані менш ніж в півтора кілометра 350 корабельних гармат вели вогонь по батареї. Досить швидко їм вдалося розбити одну гармату. Але хвилювання на морі заважали прицільно вести стрілянину, і вдалих влучень було небагато.

Нерівний бій тривав 6 годин. Росіяни не тільки утримували позицію, а й нанесли шкоду союзникам. Їх розжарені ядра підпалили французький пароплаво-фрегат «Вобан» ("Vauban"), його відвели на буксирі. Вогонь 6-ї батареї змусив покинути позицію французький фрегат «Самсон» ("Sampsoun"). Тільки після того, як один з пароплавів обігнув мол і увійшов в гавань, союзникам вдалося вивести з ладу всі гармати Щеголева. Опинившись без засобів продовжувати опір, прапорщик побудував вцілілих гармашів і під барабанний бій вивів особовий склад через весь мол під вогнем ворога. Незабаром після відходу на залишеній батареї вибухнув пороховий льох.

Олександр Щеголев, минаючи звання підпоручика і поручика, був зведений в чин штабс-капітана і нагороджений Георгіївським хрестом і золотою почесною зброєю, а артилеристи його батареї – Георгіївськими хрестами.

Тим часом в районі Пересипи була зроблена спроба висадити десант. Швидше за все, це були розвідники або диверсанти, оскільки десантувати великі сили для захоплення міста союзники не планували. Близько четвертої години пополудні кілька шлюпок з морською піхотою відійшли від судів. Російські артилеристи, діючи «вогнем і колесами», не дали їм наблизитися до берега. Втративши кілька чоловік убитими і пораненими, десантники повернулися на кораблі.

Були жертви і серед захисників Одеси: загинуло 4 солдата і 3 мирних мешканця, поранено і контужено 65 осіб.

З настанням темряви бомбардування припинилося. З'ясувалося, що в метушні двом французьким і одному або двом англійським вітрильникам з числа інтернованих вдалося покинути гавань і приєднатися до союзної ескадри.

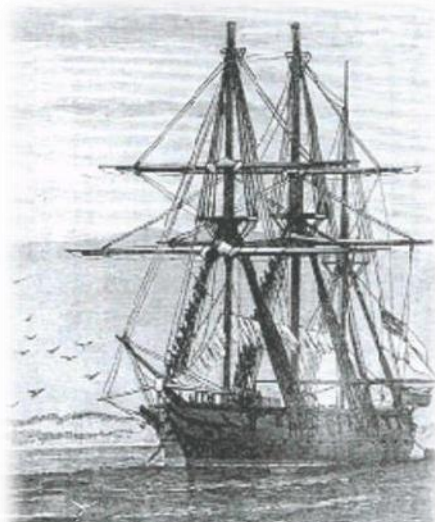
Наступного ранку французький пароплаво-фрегат спробував пройти між Карантинною і Практичною гаванями, але потрапив під сильний обстріл і відступив.

12 квітня покинула Одеський рейд і вся ескадра Гамлена.

Втім, окремі кораблі продовжували крейсувати в районі Одеси і гирла Дунаю і захоплювати каботажні судна. Зокрема, біля Одеси наприкінці квітня 1854 року патрулювали англійські пароплаво-фрегати «Нігер» (капітан Гіс), «Тайгер» (капітан Джіффард), французький «Везувій» (капітан Поуелл).

28 квітня вони з'явилися на рейді Євпаторії і захопили кілька каботажних суден, що стояли на якорі. Потім вони пройшли до Севастополя, проводячи рекогносцировку берегів.

Опівдні 29 квітня «Тайгер» знаходився в десяти милях на північний захід від Херсонського маяка. Фрегат відірвався від пароплавів супроводу, що мали меншу швидкість. Спочатку капітан Джіффард повів своє судно курсом на острів Фідонісі та, пройшовши 60 миль, наказав повернути до Царгородського гирла Дністра. Згідно з розрахунками, в 21-30 «Тайгер» мав знаходитися в 70 милях на південний захід від Тендрівського маяка.



Фрегат «Нігер»

Вночі на море встановився повний штиль, а в повітрі – туман, що унеможливило орієнтацію ні за зірками, ані по берегу. Протягом 6 годин фрегат рухався наосліп призначеним курсом. Коли, на думку штурмана, фрегат знаходився на підходах до острова Тендра, Джіффард наказав зменшити швидкість і регулярно доповідати про зміни глибин. Оскільки результати промірів відповідали лоції, капітан вважав, що фрегат перебуває в декількох милях від Тендрівського маяка. Навіть о четвертій годині ранку, коли лот показав всього 10 м, він зберігав повний спокій, бо все ще перебував у впевненості, що фрегат знаходиться поблизу Тендри. Саме тому англійський капітан наказав лягти на новий курс NNW, намагаючись цим маневром віддалитися від небезпечної близькості берегів острова. «Тайгер»

тримався в цьому напрямку близько півгодини, поки на швидкості в чотири вузла не наїхав днищем на мілину.

В 4-30 ранку фрегат міцно засів форштевнем між двох підводних каменів, а потім – і всім корпусом на скелястій банці приблизно в 300 метрах від крутого берега. Проміри глибини показали 2,7 м під форштевнем і 8,5 м під ахтерштевнем. Протягом трьох годин команда випробувала всі відомі способи зняття з мілини: відпрацьовувала заднім ходом машиною; завозила на шлюпках обидва станових якоря і намагалася брашпиля стягнути корпус зі скель; скинула за борт частину чавунного баласту, запаси вугілля, кілька знарядь і снаряди до них; перекочували гармати з носа на корму, змінюючи диферент; нарешті, намагаючись зменшити осадку, загасили топки, стравили пар і злили воду з обох котлів.

Резонно припускаючи, що в будь-який момент може нагрянути ворог, Джіффард розпорядився дзвоном сигналізувати «Нігеру» і «Везувію». І вже в повному розпачі – чи то встановити зв'язок з кораблями супроводу, то чи знятися з мілини – він наказав дати кілька залпів прямо в дзеркало води. Але підводні каміння намертво тримали залізний корпус «Тайгера».

Прорахунки штурмана привели до того, що замість Тендрівського острова фрегат виявився біля берегів Одеси, в районі 8-ї станції Великого Фонтану, на траверзі дачі купця Кортаці. Незрозуміла метушня в тумані привернула увагу спостерігачів з козацьких аванпостів, які викликали підкріплення. Незабаром сотня 2-го Дунайського козачого полку вже була на місці.

Без узгодження з командуванням артилерії поручик Ф.І. Абакумов прибув з колонії Люстдорф з двома 12-фунтовими польовими гарматами. Абакумов особисто спустився до води, намагаючись розгледіти в тумані ціль. Гармати встановили на високому березі та відкрили вогонь.

Британський пароплав застряг таким чином, що бортові гармати не могли відповідати берегу. Тому на обстріл росіян

відповідала одна-єдина корабельна гармата. І хоч у англійців була перевага в калібрі, їх ядра або перелітали через голови артилеристів на обриві, або потрапляли в крутий схил.

Швидкоплинна дуель наочно продемонструвала всю безвихідність становища фрегата. Вже перші постріли гармат Абакумова пробили корпус з лівого борту, в двох місцях спалахнули пожежі.

З рапорту Альфреда Ройера, першого лейтенанта «Тайгера», ми дізналися, що в 10-15 російська бомба розірвалася біля корабельної гармати. Вибухом відірвало ліву ногу і поранило в праву капітана Джіффарда, осколком розбило підзорну трубу в його руці, крім цього, після бою у капітана виявили 11 осколкових поранень. Від вибуху постраждали гардемарин і три гармаша.

Нещасному гардемарину відірвало обидві ноги, і він прожив всього декілька годин після ампутації, проведеної хірургом на борту. Він помер уже на березу.

Вільям Трейнер, командир гармати, втратив ліву ногу і помер по дорозі до шпиталю, після належної допомоги на борту.

Гармаш Вільям Теннер отримав кілька поранень в стегно. Він вилікувався, провівши тривалий час у шпиталі.

Томас Худ, підношувач пороху, 14 років від роду, отримав кілька поранень в живіт і прожив всього декілька днів після прибуття у шпиталь. Він продовжував битися навіть з пораненням.

«Це влучення, – свідчив Ройер, – припинило вогонь з корабля. Через деякий час росіяни також припинили стрілянину. Поранених знесли вниз, в збройову, для надання допомоги. Капітан, користуючись своїм правом, наказав підняти російський прапор, що сигналізує про здачу в полон. Третій лейтенант був відправлений на берег під білим прапором для переговорів, оскільки прапор на кораблі могли не розгледіти з берега через туман».

Тим часом з Одеси прибуло начальство на чолі з губернатором генералом Д.Є. Остен-Сакеном. Разом з губернатором на місце бою з'явився начальник польової артилерії Одеського гарнізону генерал-майор Майдель, який, перш за все, оголосив поручику Абакумову догану за самовільне залишення ввіреного йому поста в Лютсдорфі. Справжній герой ранкового бою був відправлений під домашній арешт, а його перемогою, як це часто буває, розпоряджалися зовсім інші командири.

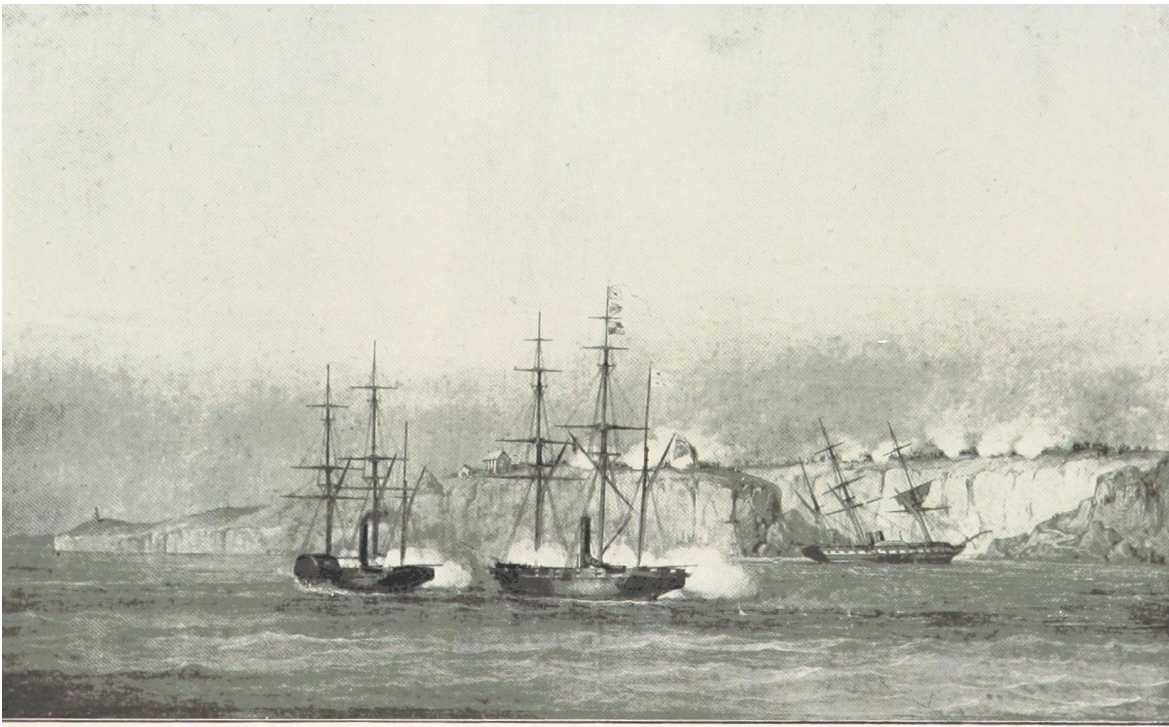
Британці встигли знищити сигнальні книги, коли корабель оточили човни з козаками. Це командир 3-ї роти Одеського батальйону карантинної варти поручик Цигара мобілізував шість баркасів, і разом з сотнею добровольців двічі ходив «на абордаж» фрегата. Під час першого рейсу трофеями Цигари став гюйс з «Тайгера», який плавав у морі, і капітанський катер. За наказом генерал-майора Корвіна Красинського поручик доставив в Одеський порт тіло загиблого англійця.

Полонених англійських моряків – тяжко пораненого капітана, 24 офіцера і 201 матроса і гардемарина – стали доправляти на берег. До числа трофеїв слід зарахувати вилучені на «Тайгер» 110 гвинтівок, 186 багнетів, 86 палашів, 3 тесака і 7 пістолетів¹.

Ще не встигли зняти з борту всіх поранених, як на горизонті показалися «Везувій» і «Нігер». На ходу вони відрили вогонь з далекобійних великокаліберних гармат – туман на той час уже розвіявся. Наблизившись до узбережжя, англійські пароплави відкрили вогонь залпами з гармат основного 36-фунтового калібру. На березі з'явилися убиті і поранені.

Протягом двох годин британці вели перестрілку з польовими гарматами 16-ї артилерійської бригади полковника Гороновича і 10-й резервної бригади під командуванням капітана Верховського. «Везувій» і «Нігер» відійшли на безпечну відстань.

¹ Сурилов А.В. Форс-мажор капітана Генри-Уелса Джиффарда. *Чорноморські румби*. Одеса: Маяк, 1989: 109.



LOSS OF "THE TIGER," May 12th, 1854.
"VESUVIUS." "NIGER." "TIGER."

У перестрілці отримав пошкодження баркас грецького шкіпера Лулудакі, який намагався навіть під обстрілом підійти до «Тайгера». Поручик Цигара був контужений, намагаючись допомогти Лулудакі. Під час свого другого рейсу Цигара захопив 10-тівесельний катер і один з двох «кожухових ботів» (баркасів, оббитих міддю). Обидва гребних судна були доставлені в порт.

Переконавшись, що зняти з мілини «Тайгер» і відвести з собою немає ніякої можливості, а команда вже взята в полон і перевезена на берег, союзні капітани вирішили знищити фрегат артилерією. О другій годині дня вони зосередили вогонь на власному флагмані і зруйнували надводну частину судна. На знак жалоби на «Нігері» і «Везувій» були підняті чорні стяги. Зробивши по три прощальних залпи в море, англійські пароплави покинули місце бою.

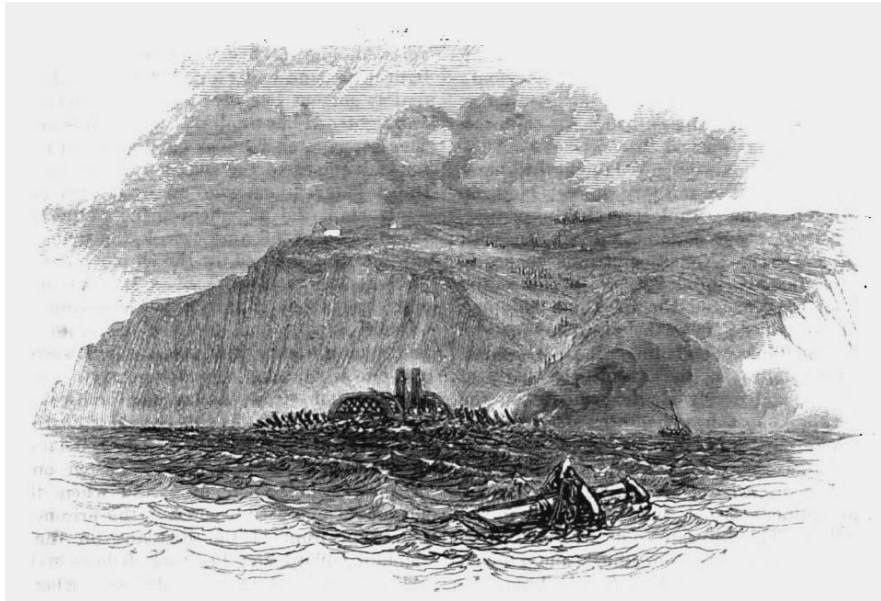
Пожежа на острові «Тайгера» вирувала до сьомої години вечора, коли стався вибух в напівзатопленій кюйт-камері. На очах очевидців фрегат «зі страшним гуркотом досить ефектно вибухнув» і пішов на дно.



Пожежа англійського пароплав-фрегата «Тигр»...
Літографія В.Ф. Тімма.

«Разве не забавно, – написала 7 травня 1854 року князю П.А. Вяземському Анна Тютчева, старша донька поета, – что один из великолепных фрегатом великолепного английского флота был подобран словно жалкая устрица, оставшаяся на суше после отлива, и это под носом двух фрегатом союзных держав, один из которых пытался подойти так близко, что килем достал дно... Первый выстрел с нашей стороны пробил бок корабля, два последующих повредили днище, и он начал погружаться в воду. Был выкинут белый флаг, и офицеры спустились на сушу, чтобы сдать оружие. Капитан был ранен и в качестве парламентаря выступал его помощник. Пишут, что он был в таком бешенстве от унижения, что, когда Остен-Сакен разговаривал с ним, искусал себе кулак до крови... Что касается капитана Гриффорда, он находится в карантине,

лечит его английский врач с его фрегата и, говорят, он вне опасности»¹.



Зруйнований «Тайгер».

Гравюра з книги В. и Р.Чамберсів «Російська війна». 1856 р.

Мала глибина і незначна відстань від берега дозволили російським водолазам у травні 1854 року зняти з сильно зруйнованого корпусу дванадцять гармат і парову машину. Трофейними англійськими гарматами була підсилена батарея А. Щеголева. Дві з них встановили на батарею на Карантинній вулиці біля будинку археолога І.П. Бларамберга. Одна з гармат при випробуванні розірвалася. А в 1856 році 400-сильну машину з «Тайгера» встановили на пароплаві, назвавши його «Тигром».

В одеському фольклорі з приводу перемоги над «Тайгером» з'явилося чимало легенд. Так, зокрема, розповідали, що на мілину фрегат сіл не без допомоги невідомого одеського лоцмана-патріота, який навмисно завів судно на підводні скелі. Кажуть, тіло цього морського Сусаніна в грецькому вбранні без голови виявили в трюмі пароплаво-фрегата.

¹ Тютчева А. Ф. Письмо Вяземскому П. А., 16/28 июня 1854 г. *Российский Архив: История Отечества в свидетельствах и документах XVIII-XX вв.: Альманах*. М.: Студия ТРИТЭ: Рос. Архив, 1994. Т. V: 110-111.

Кілька легенд складено про полонених матросів з «Тайгера». За однією з них, коли команду під конвоєм єгерської команди гнали через Олександрівський сад (нині – парк Т.Г. Шевченка), англійці злякалися гойдалок, прийнявши їх за шибеницю, приготовлену спеціально для них.

Полонених розмістили в будинку Новицького на розі вулиць Троїцької та Нової поблизу Михайлівського монастиря. Натовпи роззяв щодня збиралися у цій тимчасовій в'язниці і спостерігали, як британці, виглядаючи з вікон, показують смішні гримаси. Подейкували, що англійці люблять кидати з вікон золоті монети – на пам'ять місцевим мешканцям. Зібрався величезний натовп. Дійсно, з вікон летіли в публіку монети. Їх хапали на льоту, але тут же з криком відкидали і дули на пальці. Виявилося, полонені розжарювали на вогні мідні монети до червоного стану і кидали їх одеситам. У такий спосіб представники «Володарки морів» помстилися за свій безславний полон.

1 червня 1854 помер поранений капітан «Тайгера» Генріх Уельз Джіффард. Його поховали разом з кількома офіцерами екіпажу фрегата на Старому міському кладовищі.

Розповідають також, що британським морякам в полоні жилося непогано, навіть комфортно. Вони могли вільно пересуватися містом. Ба більше: у зв'язку з великим впливом офіцерів в багатьох одеських будинках часто влаштовувалися бали, і англійські офіцери були їх своєрідною родзинкою.

Наскільки правдиві ці розповіді, сказати складно. Особливо щодо лоцмана. Сучасний одеський письменник В. Вікторевський в оповіданні «Дві ескадри» висловлює припущення, що «Тайгер» висаджував шпигуна для зв'язку з таємним агентом британської корони, який займав високий пост в адміністрації Одеси. Ось чому «Тайгер» виявився у самого узбережжя і ось чому цей грек після здачі судна був кимось із команди вбитий¹.

¹ Вікторевский В. Две эскадры. В кн.: Викторевский В. Тень свастики. Одесса: «Печатный дом», 2005.

Наочним же нагадуванням нащадкам про оборону Одеси під час Кримської війни є одна з гармат «Тайгера», яка стала визначною пам'яткою Приморського бульвару.



Гармата на Приморському бульварі. Сучасний вигляд.

У фондах Одеського історико-краєзнавчого музею зберігаються всілякі вироби XIX століття, зроблені з уламків «Тайгера». У мемуарній літературі є відомості про «відкриття фабрикації прес-пап'є, коробочок для сірників, набалдашників для тростин, шкатулок тощо з відповідним написом: «Тигр» «30 квітня 1854 р.». Директор цього музею, кандидат історичних наук В.В. Солодова слушно зазначає, що ці сувеніри, «зважаючи на велику кількість викликали у сучасників сумнів в їх справжності, але при цьому користувалися підвищеним попитом»¹.

Частина з них потрапили в музей стараннями графа М.М. Толстого, піклувальника Одеської міської публічної бібліотеки. Вже в 1908 році в музейних вітринах знаходилися не тільки передані М.М. Толстим малюнки, що стосуються облоги

¹ Солодова В.В. Крымская война (1853–1856) и музейные раритеты. *Военно-исторические исследования в Поволжье*: Сб. науч. трудов. Саратов: Науч. кн., 2005: 242-246.

Одеси під час Кримської кампанії, а й осколки бомб і дзвонів, а також частини підірваного фрегата.

У музеї зберігається уламок дерев'яної обшивки «Тайгера» довжиною 16 см з паперової наклейкою з написом: *«Дарь Графа М.М. Толстого. Английский фрегатъ «Тигръ» съль на мель у берег. Малаго во время тумана и былъ захваченъ нашими войсками».*

Кілька артефактів з загиблого фрегата можна побачити в експозиції музею. Серед них В.В. Солодова особливо виокремлює речі, зняті з англійського корабля: глобус земної сфери, морський компас і крісло з високою спинкою, оббите шкірою, що, ймовірно, належало капітану Джіффарду.



До матеріальних свідчень про бомбардування Одеси і загибелі «Тайгера» слід віднести також роботи художників Ф. Гросса, В. Тімма, А. Сухова, які друкувалися в літографіях А. Брауна, П. Францова і Л. Нітча (Одеса), Е. Лілье, А. Руднева (Москва). В Одеському музеї можна побачити літографії Гросса з виразними назвами «Взяття англійського пароплава «Тигр» 30 квітня 1854 р.», «Відбиття двох англійських пароплавів, які прийшли на допомогу пароплав-фрегату «Тигр», що здався, 30 квітня 1854 р.», «Вибух пароплав-фрегата «Тигр», що сидить на мілині, на очах двох інших англійських пароплавів у хутора Кортаці, 30 квітня 1854 р.».

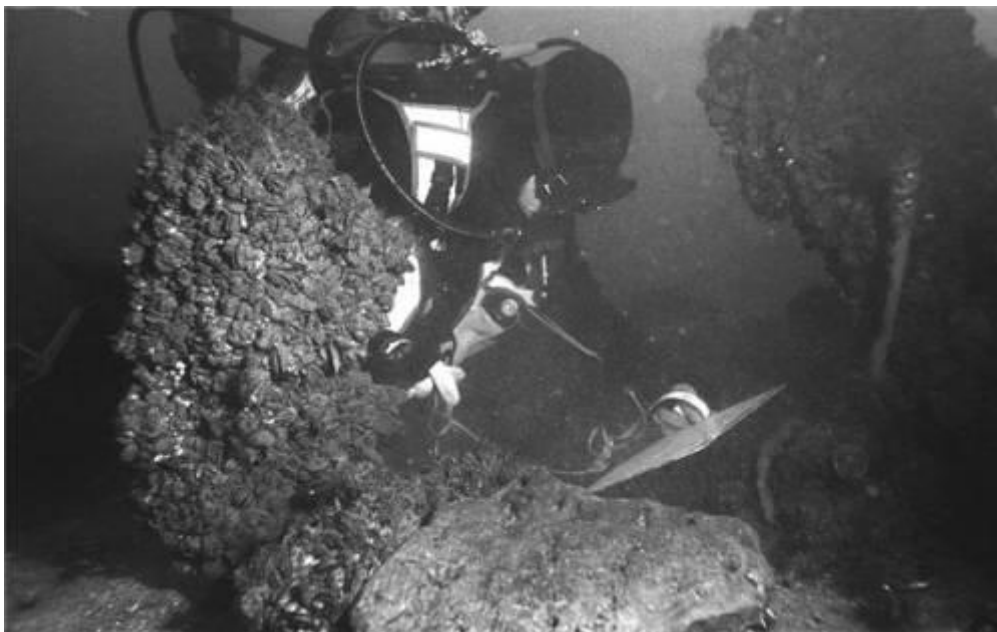
Своєрідним меморіалом стали і залишки самого фрегата на дні, що увійшли до першого списку з 22 пам'ятників, яким офіційно надано юридичний статус підводних об'єктів культурної спадщини України, і які, таким чином, знаходяться під охороною держави.

Хоч, погодьтесь, про яке збереження об'єкта може йтися, якщо судно, що сіло на мілину, спочатку всіма силами намагалися зняти з рифів, не думаючи через загрозу захоплення

ворогом про таку дрібницю, як збереження корпусу. Потім кілька годин обстрілювали його з гармат. Кілька годин на фрегаті вирувала пожежа, поки не стався вибух крюйт-камери. Судно затонуло, але при першій же можливості затонулий остов був обстежений, парова машина, гармати і все, що представляло хоч найменшу цінність, були підняті. Довгий час місцеві жителі використовували дерево корпусу для виготовлення сувенірів. Додаймо до цього, що більш ніж півтора століття осінні шторми і негода нещадно кришили все, що залишилося від река – глибина то всього 4 метри!

Тож не дивно після всього цього, що про «Тайгер» забули. Не можна сказати, що не було відомо його місцезнаходження, ні. Просто одесити втратили до нього усіякий інтерес.

Згодом докорінно змінився і берегової ландшафт. На Рив'єрі, прямо навпроти река були зведені високі бетонні хвилерізи, що відокремлюють від моря штучну лагуну, в якій притулився шикарний яхт-клуб. У 90-ті роки минулого століття при лагуні влаштувався дайв-клуб «Нерей» Сергія Грабовецького. Ось тоді-то і згадали про загиблого «британця».



Дайвер на «Тайгері».

Фото з http://hmhsbritannic.ucoz.ru/photo/fregat_quottigrquot/28-0-601

«Сучасні дослідження почалися в 1999 році, – згадує С. Грабовецький, – коли під час навчальних занурень дайвцентру «Nereus» почали зустрічатися фрагменти корабля. Інформація про місце аварії фрегата «Тайгер» була неточна і суперечлива, тому з якою кораблетрошею зустрілися підводники, відразу було незрозуміло. Обстежені були залишки суднового набору, представлені, головним чином, фрагментами кільового бруса. Навколо концентрувалися важкі предмети, які колись були вантажем бойового корабля: ядра, картеч, цвяхи ... До досліджень приєднався підводний археологічний клуб «Наварекс». Підняті на той момент фрагменти були передані Одеському Музею Морського флоту. Спільно з фахівцями музею ми і прийшли до висновку, що маємо справу саме з фрегатом «Тайгер»»¹.

Так, спільно з Олександром Івановичем Терещенко (повним тезком знаменитого цукрозаводчика, за що друзі звать його «Сахаром») з клубу «Наварекс» (Naval Archeology Expedition) Сергій Грабовецький повторно «відкрив» для дайверів локалізацію «Тайгера».

Дайвери із зрозумілих причин неохоче діляться інформацією про свої знахідки, але з тієї дрібниці, вимитої з дна штормами, заслуговують на увагу різьблена фігурка дракона та фрагмент корабельного сервізу в стилі "Blue willow".

Перша зі знахідок – бронзовий дракон, вочевидь, прикрашав одну з кают фрегата. Ось його зображення:

¹ Грабовецький С.В. Комплекс артефактів с пароходо-фрегата "Tiger". *Підводні дослідження: Археологія. Історія. Дайвінг*. 2014. Вип. 6: 29.



Дракон з «Тайгера». (Фото О.І. Терещенка).

Інколи дивуєшся, як багато можуть розповісти фахівцю прості речі!

Коли світлину дракона випадково побачив мій білоруський родич Сергій, який захоплюється геральдиком, він раптом, ще не знаючи назви і приналежності судна, досить впевнено заявив, що це або «Червоний дракон Уельсу», або «лондонський дракон з Темзи». А тому «родовід» затонулого корабля треба шукати саме там. Після чого видав цілий масив інформації, з якої стало ясно, що маленька бронзова фігурка є досить інформативним артефактом.

Він почав з того, що слово «дракон» походить від грецького «змія»; латиною *draco* означає як «дракон», так і «змію». У християнській культурі цим словом називали міфічного звіра з сморідним диханням і лускатим тілом, кігтями лева, крилами, схожими на крила кажана, і роздвоєними язиком і хвостом. Дракон – символ смерті, темряви і диявола як змія, що ввів людини в гріх. Поширеним художнім сюжетом є архангел Михаїл з драконом у ніг, а також святий Георгій, який пронизує дракона списом, що символізує перемогу добра над злом. Аналогічно

дракон на ланцюзі означає переможене зло, часто у нього хвіст зав'язаний вузлом, так як існує повір'я, що, як і у скорпіона, у дракона його сила сконцентрована у хвості.

Ціннісне сприйняття дракона істотно відрізняється на Сході і Заході. Якщо в Китаї дракон – це символ порядку і державної влади, тобто креативне начало, що не шкодить людині, то в Європі дракон сприймався як руйнівна сила, як непоборне зло. Однак, навіть незважаючи на таку оцінку, європейські монархи охоче вибирали дракона своїм символом.

На Британські острови символ дракона був принесений римлянами, які несли його зображення на своїх прапорах. Стародавні бритти зробили дракона символом боротьби з саксонськими загарбниками. Кельти вважали, що образ дракона вселяв жах у ворогів, він уособлював непереможність, а отже – незалежність.

Зображення дракона, крім Ісландії, найбільш часто зустрічається в геральдиці Англії і Вельсу.

Найперша згадка про червоного дракона як національну емблему Вельсу з'являється в «Історії бриттів», де розповідається відомий сюжет про битву червоного і білого драконів біля фортеці Вортіджерна в Снойдонії. Червоний дракон спочатку має гірше становище, але врешті решт він подолав білого. Бій драконів був використаний для того, щоб показати в символічній формі боротьбу між англами і саксами. Чаклун Мерлін передбачив, що англійці після довгих років утисків, одного разу відтіснять саксів за море. З того часу червоний дракон символізував великих Вельський принців, і, природно, увійшов в геральдику Вельсу.

«Вельський Дракон» – «червоний казковий дракон, намальований на біло-зеленому підкладковій шовку» – був одним з прапорів, наданих Генріху VII в Соборі Святого Павла в подячному молебні після однієї з його перемог. Генріх VII, як стверджувалося, походив від Кадвалладера, великого вельського короля, героя VII століття. Його називали «останнім королем

Британії», символ якої – дракон, що уособлює хоробрість і лють – був прийнятий пізніше вельськими принцами.

Дракон входив до герба династії Тюдорів і присутній в тюдорівських рукописах, на Тюдорівській печатці і навіть на золотих суверенах Генріха VII, єдиного британського монарха, який використав дракона як марку монетного двору. На всіх інших монетах якщо і були присутні дракони, то тільки вкупі з Святим Георгієм.

Славнозвісний червоний дракон Уельсу був скопійований Норманом Сілманом з малюнка Геральдичної палати для відтворення на фунтовій монеті. І сьогодні, на фунтових монетах 1995 і 2000 років зустрічається його зображення.

Що ж до геральдики міст, то підпорядкований англійським королям Вельс у XI-XII ст. не мав затверджених гербів. Впорядкування міської геральдики починається приблизно з XV ст., коли з'явилися багато приватних гербів і підсилилося значення міст. Дракони присутні в гербах Кардиффу, Свонсі, Браое тощо.

У 1959 році Королева оголосила, що на прапорі сучасного Вельсу буде зображуватися червоний дракон на зелено-білому тлі. Вельський прапор складається з двох рівних горизонтальних смуг, білої над зеленою, поверх яких розташований великий червоний дракон, що йде з піднятою правою передньою лапою. На початковій версії прапора був зображений дракон, що стоїть на зелених пагорбах. Поступово це зображення трансформувалося в сучасну версію.



Зробивши такий детальний екскурс в геральдику Вельса, Сергій перейшов до другого варіанту, а саме – лондонського дракона.

Столиця Англії, а потім і Великобританії – Лондон існував як місто (Лондіній) з часів римського завоювання Британії в I ст. н.е., заснований на місці Ліндуна – великого поселення бриттів. Легенди розповідають, що колись в Темзі жив Дракон, який охороняв місто. Даний сюжет знайшов відображення в великому гербі Лондона, який остаточно оформилася в XVI-XVII століттях. На ньому зображені два дракона-щитотримачі (дракон – традиційний персонаж іконографії святого Георгія), лицарський шолом в наверхшії і латинський девіз «Domine dirige nos» («Бог веде нас»).

Крім того, ще раніше переможений святим Георгієм дракон був присутній на міській печатці Лондона XIII століття. За однією з численних версій, батьківщиною святого Георгія, полководця і християнського мученика, називають Британію. Символом Лондона і всієї Англії став Георгіївський хрест. Хрест на печатці доповнює меч апостола Павла – покровителя Лондона. Ці ж символи закріпилися в гербі міста, затвердженого вперше в 1380 році.

Отже, з урахуванням того, що ми знаємо про «Тайгер» крім геральдики та міфології, можна з достатнім ступенем ймовірності стверджувати, що піднятий з дна дракон має не вельське, а саме лондонське походження. До речі, на цій версії наполягає і О.І. Терещенко. Знахідка різьблений бронзової фігурки, на його думку, свідчить про багате внутрішнє убрання корабельного інтер'єру. «Тайгер» був явно непересічним судном, тут відчувається елітарність і особливий флотський шик.

Інша знахідка – невеликий, близько семи сантиметрів в довжину фрагмент фаянсового посуду в псевдокитайському стилі – є виразним ідентифікатором британських кораблів XIX ст. Синій малюнок по білому фарфору зображував човник, що пливе по річці, східний палац з пагодами, місток з декількома

китайцями на ньому, квітучі сади по краях. Над човном кружляють два птахи. Такий орнамент прикрашав корабельні сервізи "Blue willow", які виготовлялися в майстерні Caughley Pottery Work Томаса Тернера у Шропширі, починаючи з 1780 року.



Блюдо з сервізу "Blue willow".

Праворуч знизу – фрагмент, знайдений на «Тайгері».

Наприкінці XVIII ст. європейці впевнено виготовляли якісний фарфор та фаянс – альтернативу китайському посуду. Але тривала монополія Китаю в цій галузі зумовили популярність далекосхідних мотивів, через що англійська майстерня, яка не має нічого спільного з Китаєм, задля підвищення обсягу продажів своєї продукції активно використовувала псевдокитайські малюнки.

Згодом для них навіть вигадали спеціальну історію. Вона має декілька інваріантів, але найпоширеніший розповідає про мандарина Цо Лінга та його доньку Кванг-се. Батько мріяв видати свою красуню-доньку за багатого купця, але Кванг-се віддала перевагу бідному Чангу, який був слугою (писарчуком) у мандарина. Щоб перешкодити спілкуванню Чанга з Кванг-се, Цо Лінг наказав оточити маєток високою огорожею. Коли купець прибув свататися з багатими подарунками, кохані втекли на його човні, прихопивши коштовності. На малюнку зображений момент втечі, Цо Лінг зі сторожею поспішає перехопити їх на мосту. Однак, закохані втекли від погоні і досягли безпечного острова, де прожили кілька років. Весь цей час збурений помстою купець шукав їх, а коли напав на слід, убив їх обох. Душі коханих, перетворившись в пару голубів, з тих пір літають над палацом Цо Лінга. Легенда завершується віршами:

*In the oft quoted plate two birds are perceived,
High in the heaven above:
These are the spirits of Chang and Kwang-se,
A twin pair of ever in love.*

На Півдні України сервізи "Blue willow" з'являються лише з приходом на Чорне море англійських кораблів, а тому можуть бути відносно надійним датуючим матеріалом. В майбутньому ми неодноразово зустрічали синьо-білі візерунки "Blue willow" на затонулих суднах часів Кримської війни. І це при тому, що сервізи проводилися понад століття, і посуд з цієї серії і сьогодні можна придбати в антикварних лавках або в Інтернет-магазинах...

Ось такий комплекс артефактів – тих, що експонуються в музеях, і тих, що зберігаються в приватних колекціях, – доповнює писану історію про безславну загибель британського пароплаво-фрегату.



Експедиційна яхта «Сантана» зупинилася напроти локації «Тайгера».
Одеса, 2010 р.

Наприкінці слід додати, що можливість самому зануритися на «Тайгер» я, на превеликий жаль, двічі втратив влітку 2010 року, коли на яхті «Сантана» група підводних археологів з Запоріжжя рухалась на острів Зміїний. Гостинності Сергія Грабовецького, який нас зустрів в Одесі, не було меж: він не тільки домовився про стоянку яхти, дозволу відходу на острів, про поповнення наших запасів, дозаправки водою і підзарядці акумуляторів, але і запропонував відвідати залишки «Тайгера», що знаходилися напроти нашої стоянки. Можливо, саме обсяг наданих безкоштовно послуг нас і збентежив.

Я так розумію, що наш капітан не бажав бути сильно зобов'язаним, хоча мені особисто побачити своїми очима те, про що пишеш, дуже хотілося. Незрозумілі вагання вкупі з роботами, які необхідно було виконати до відходу яхти, призвели до того, що ми втратили час, а з ним – і чудову можливість підводної прогулянки.

Коли ж на зворотному шляху ми «дозріли» на дайв, море було неспокійним до такої міри, що інструктор клубу поранив обличчя об дно, не зорієнтувавшись в умовах практично нульової видимості.

Щоб і нам не вдарити *«мордой в грязь»* – в прямому сенсі цього виразу – довелося знов утриматися від візиту на «Тайгер». Втішаючи нас, одесити в один голос стверджували, що «ми нічого не втратили» і що «дивитися там вже нема на що».

Доводиться констатувати, що на сьогоднішній день залишки «Тайгера» мають більшу символічно-сентиментальне значення, ніж реальну матеріальну цінність. І якби держава дійсно, а не на папері, охороняло б даний пам'ятник, то витрати на це дійство поза всякими сумнівами перевищили б вартість всіх артефактів, які ще знаходяться на об'єкті.

3. БІЛЯ БЕРЕГІВ ФІДОНІСІ

Атака з боку моря на Одесу було розрекламована в європейській пресі як великий успіх. Але насправді бомбардування не мало відчутного стратегічного ефекту, а тому об'єднана англо-французька ескадра приступила до банального каперства.

Союзні кораблі діяли, головним чином, між гирлом Дунаю і Одесою. Під час невдалої спроби увійти в Дніпро-Бузький лиман і просунутися до Очакова і Миколаєва вони взяли «в призь» кілька комерційних суден. Через деякий час полонені команди судів були відпущені, а їх капітани (шкіпери) були допитані росіянами. Деякі матеріали були опубліковані в «Морському збірнику», завдяки чому ми маємо можливість дізнатися про деталі служби в британському флоті.

Так, зокрема, торговельні моряки, що побували в полоні, повідомили, що 2 квітня британський пароплав «Ретрібюшн» під російським прапором підійшов до гирла лиману і спустив чотири гребних судна для проміру глибини. Однак після перших же пострілів з Кінбурнської фортеці, пароплав припинив спроби увійти в лиман і, тримаючись під парами біля острова Березань, відрядив на шлюпках збройні загони для захоплення купецькі суден, що стояли на рейді на якорі. Спочатку були взяті чотири требаки з вугіллям, борошном і льоном, потім – шхуна і бриг. «Купці» були доставлені на Одеський рейд, де вже знаходилося декілька полонених раніше малих суден.

Майно з них перевантажили на бриг «Граф Нікітін», а команди – на французький пароплав «Декарт» і англійський «Ретрібюшн», по 28 осіб на кожен. «На світанку четвертого квітня пароплави «Декарт» і «Ретрібюшн», взявши на буксир всі заарештовані судна, вирушили до острова Фідонісі. Плавання тривало досить повільно, не дивлячись на попутний N вітер. Пароплави часто, особливо вночі, то відходили в море, то трималися берегів. Шостого числа, близько полудня, після

прибуття до острова Фідонісі судна були поставлені на якір, в п'яти милях від острова на схід; два пароплава стали близько судів; через деякий час підійшов ще один англійський пароплав і тут же став на якір. Вранці сьомого числа прибув англійський пароплав з наказом бомбардувати Сулін, тому всі чотири пароплава пішли до території Сулінського гирла»¹.

Острів Фідонісі неодноразово згадується в «Морському збірнику» в зв'язку з місцем рандеву, стоянки та морськими операціями союзників у північно-західній частині Чорного моря. Що ж це за острів?

Оглядаючи на географічній карті простір між дунайськими плавнями і Кримом, не відразу помічаєш крихітну точку, настільки малу, що назва цього географічного об'єкта займає на карті набагато більше місця, ніж він сам.

Йдеться про острів (румуні намагалися оголосити його скелею), який мав на протязі століть безліч імен: Левке, Ахілла, Федонісі, Лепкарон, Філоксена, Ілан-Ада. Ми його називаємо острів Зміїний.

Острів розташований в 40 кілометрах від гирла Дунаю, найближчим береговим населеним пунктом є румунське місто Суліна. З висоти острів нагадує гігантську камбалу площею 20 гектарів. Найбільша відстань між крайніми точками становить 615 метрів, найвища точка – 41,3 метра.

В геологічному відношенні острів є тектонічним підняттям на морському шельфі. Стародавні греки вважали, що його підняла з моря богиня Фетіда для свого сина Ахілла. Вони ж вірили, що тут знаходиться один з входів в підземне царство мертвих.

¹ Сведения, сообщенные шкиперами коммерческих судов, захваченных в приз неприятельскими пароходами, с 1 по 4 апреля 1854 года. *Морской сборник, издаваемый морским ученым комитетом.* 1854. Т. XII. № 5: 33.



Острів Зміїний. Картина Карло Боссолі. 1856 р.

Перша згадка про острів з'являється в давньогрецьких джерелах кінця VII століття до н.е., пізніше про нього пишуть Овідій, Страбон, Геродот. В античні часи тут існував храм, присвячений Ахіллу.

Згідно Ясському договору 1791 року острів відійшов від Османської імперії до Російської, яка не поспішала з його господарським освоєнням. Лише у 1823 році картографом М. Крицьким була складена перша карта острова. Тоді ж були виявлені і описані руїни храму Ахілла. А коли в 1843 році навігаційна служба звела тут маяк, більшість каменю для його будівництво було взято з цих руїн.

Саме біля Зміїного острова збиралися англійські і французькі кораблі для здійснення своїх каперських набігів навесні 1854 року.

9 квітня біля острова стали на якорі лінкори «Віль де Парі» під прапором адмірала Гамлена і «Британія» адмірала Дондаса, на які були переведені полонені в Лимані російські купці.

«Шкіпера одноголосно показують, що як пароплави, так і кораблі союзного флоту комплектувати екіпажами вельми

погано, людьми, набраними здебільшого з комерційних суден різних націй, і то в обмеженій кількості; людьми, що не звикли до моря і є недосвідченими в морській службі, в число яких входить багато не старше дванадцятирічного віку (на кораблі, на якому знаходився Дондас, таких близько двохсот чоловік). Помічено також відсутність будь-якої дисципліни. Маневри проводяться повільно і з шумом. Між матросами і навіть між офіцерами досить часто виявляються нарікання щодо поганої провізії, якої, втім, є ще на п'ять місяців; але в свіжій провізії суттєвий недолік, не тільки для офіцерського столу, але і для хворих. На кораблях взагалі багато хворих і значна смертність¹.

Водночас, вказані обставини не завадили союзникам розвинути шалену активність в цьому районі Чорного моря. Вони захоплювали торговельні судна, висаджували невеликі десанти, які руйнували берегові укріплення, попутно грабуючи місцевих жителів.

15 квітня 1854 роки два пароплава захопили каботажні судна в Каламітській затоці, що стояли на якорі на Євпаторійському рейді.

17-18 квітня Дондас і Гамлен привели свої кораблі до Севастопольської бухти. Меншиков запропонував зробити вилазку силами Чорноморського флоту, але Нахімов і Корнілов резонно заперечили йому, що сили нерівні і шанси на успіх немає.

22 квітня англійський пароплав «Террібл» супроводжував турецьку ескадру до Кавказького узбережжя. Турки продовжували озброювати горян і доставляти підкріплення і припаси своїм військам.

26 квітня союзні кораблі крейсували в районі Керчі і Феодосії.

¹ Сведения, сообщенные шкиперами коммерческих судов, захваченных в приз неприятельскими пароходами, с 1 по 4 апреля 1854 года. *Морской сборник, издаваемый морским ученым комитетом*. 1854. Т. XII. № 5: 34.

27 квітня французький пароплав проводив розвідку біля входу в Балаклавську бухту.

28 квітня англійські судна підходили до Анапи.

«Контр-адмірал Лайонс, – зазначає Н.В. Скрицький, – з ескадрою ходив до берегів Кавказу. Він вивантажив 57 тисяч патронів в Геленджику, оглянув залишені росіянами укріплення і пішов в Балчік. Моряк повинен був вступити в переговори з Шамілем та іншими черкесами, але не мав зброї для горян – зброю це везли судна турецької ескадри, яка ще ж прямувала до Кавказу. Енгельс писав, що 2 судна з необхідними припасами були набагато важливіше для горян, ніж моральна підтримка 5 кораблів Лайонса. За відомостями англійських газет, Лайонс з ескадрою крейсував влітку 1854 року біля Анапи, щоб підтримати французьку ескадру Брюана з десантом 7000 осіб¹.

3 травня почалися крейсерства супротивника. Спочатку з Севастополя вийшли два фрегата, бриг і пароплав, з 15 травня – два лінкори, два фрегати і два пароплава. За складеним Нахімовим розкладом рейдами командували В.І. Істомін, Ф.М. Новосильський і А.І. Панфілов. Так, наприклад, з 30 червня по 4 липня пароплав «Ельбрус» під командуванням А.А. Попова, курсуючи уздовж Анатолійського узбережжя Туреччини, спалив три турецьких шхуни, пароплаво-фрегат «Володимир» під командуванням Г.І. Бутакова – ще три торгові судна. Союзна преса вибухнула обуренням з приводу беспорядності своїх адміралів.

3 червня російські моряки упустили чергову можливість захопити або втопити фрегати противника. Дозорні кораблі вранці виявили в морі три пароплаво-фрегати. «Віце-адмірал Корнілов відрядив контр-адмірала Панфілова з пароплаво-фрегатами «Крим», «Володимир», «Громоносец», «Бессарабія», «Херсонес», до яких приєднався пароплаво-фрегат «Одеса», що знаходився в морі. 6 судів з абордажними командами на борту

¹ Скрицький Н.В. Сто великих адміралов. М.: Вече, 2003: 292 с.

трьома колонами попрямували навперейми 2 англійським і одному французькому пароплаво-фрегатам, які уходили кільватерною колоною. Опівдні, зійшовшись з противником на 1200 сажнів (близько 2500 метрів), російські відкрили вогонь. Противник почав відходити, відстрілюючись з кормових гармат. Оскільки швидкохідний «Володимир» вирвався вперед, ворог зменшив швидкість, скоротив дистанцію до 900 сажнів і відкрив по «Володимиру» вогонь всіх кораблів. Коли до «Володимира» приєдналися інші пароплаво-фрегати, ворог знов почав рух. Панфілов переслідував супротивника за 20 миль від Севастополя, після чого повернувся в головну базу»¹.

Як бачимо, літо 1854 року на Чорному морі минуло в активних пересуваннях, окремих збройних зіткненнях і напруженому очікуванні висадки союзників у Криму. Слід зазначити, що серед англо-французького військового і політичного керівництва не було єдиної думки щодо місця висадки. Французький командувач Сент-Арно, наприклад, пропонував висадитися у Феодосії і зайняти Сімферополь, відрізавши Севастополь від Центральної Росії.

Навіть на флоті з цього приводу йшли перепалки. Якщо Лайонс разом з французьким адміралом Брюаном наполягав на десанті під Севастополем, то Дондас вважав, «дурний ґрунт», який не дозволяє стати на якір, і відсутність прісної води ставлять таку експедицію під сумнів.

Лише у другій половині липня було прийнято рішення висаджуватися саме під Севастополем. На той час росіяни відвели свої війська з Придунайських князівств, і союзна армія зосередилася в Варні для завантаження на судна.

Флот провів чергову рекогносцировку біля входу в Севастопольську бухту. При цьому пароплаво-фрегат «Фуріус» підійшов так близько, що зловив ядро з Волохової вежі.

¹ Скрицкий Н.В. Крымская война. 1853-1856 годы. М.: Вече, 2006: 248.

31 липня (12 серпня) в Варні почалася посадка армії вторгнення. «Гавань являла собою ліс кораблів і суден різних класів. Між ними і берегом рухалися верткі катери і десантні човни, доставляючи війська на борт транспортів і повертаючись за новою партією запилених солдатів. На березі, на нещодавно відбудованій кам'яній набережній терпляче чекали своєї черги жінки, турботам яких був довірений увесь громіздкий багаж... Зрештою транспортні судна забрали і їх. Адже іншого способу відправити їх додому все одно не було»¹. Французів дратувала повільність англійців, що затримують вихід в море через необхідність вантажити велику кількість коней для кавалерії.

Нарешті, все було готово, і на світанку 19 серпня Дондас наказав піднімати якоря. Нескінченна низка вітрильників потягнулася у відкрите море...

Першою покинули Варну англійські транспорти, французи наздоганяли їх. Рандеву було призначено біля берегів Фідонісі.

В Енциклопедії Брокгауза і Ефрона так і значиться: «*Зміїний острів послужив 9 вересня (28 серпня) 1854 р. збірним пунктом для французів, англійців і турків перед відкриттям кримської кампанії*». Десятки транспортів оточили скелястий острівець. Численні катери і човни снували від одного корабля до іншого, як в порту.

Напередодні відходу в Болгарії вибухнула епідемія холери, тому солдати союзної армії з вдячністю сприйняли цю вимушену зупинку. Як запевняли лорда Раглана медики, морська подорож позитивно вплинула на здоров'ї солдатів, адже за словами лорда Джорджа Пейджета, «один день на кораблі додає тиждень життя».

Спокійне море і сонце сприяли відпочинку, люди насолоджувалися мальовничими пейзажами острова.

Причиною ж, що викликала затримку військової експедиції, стали нові суперечки про місце висадки армії в Криму.

¹ Хибберт К.: 47.

Передбачалося, що остаточну крапку в цій дискусії поставлять особисто командувачі англійськими та французькими силами, відповідно лорд Раглан і маршал Сент-Арно.

Сьогодні прийнято вважати, що називається, за замовчуванням, що зустріч командувачів сталася безпосередньо на острові. У всякому разі, одеські краєзнавці запевняють, що саме так воно і було. Мені навіть пощастило розмовляти з одеським художником, який збирався на своєму полотні відобразити історичну зустріч командувачів. На Зміїному він писав пейзажні ескізи для майбутньої картини. З його слів я дуже чітко уявляю цю композицію: Сент-Арно в мушкетерському капелюху з пір'ями, що розвиваються на вітру, лорд Раглан в скромному чорному сюртуку з підібраним порожнім рукавом. Обидва в оточенні генералів, на задньому плані – суворі скелі і синє море з безліччю кораблів на дзеркальній поверхні. Це було б навіть символічно – організувати зустріч на острові, висадившись на захопленій російській території. До того ж жодна зі сторін не володіла більшими правами на острів, ніж інша: колишні вороги по наполеонівським війнам дуже болісно реагували навіть на мінімальні прояви несправедливості або порушення військової честі.

Але ось біда – у жодному джерелі я не зустрічав свідоцтв про те, що союзники взагалі висаджувалися на Зміїний. Не тільки маршали і генерали, а й нижчі чини, можливо, через побоювання, що люди розслабляться і дисципліна буде підірвана.

Що стосується зустрічі командувачів, то, судячи з документів, її взагалі не відбулося. Коли до борту французького флагмана «Віль де Парі», на якому знаходився Сент-Арно, підійшов пароплав «Карадок» з лордом Рагланом на борту, французький маршал настільки погано себе почував, що не міг встати з ліжка і перебратися до англійців. У свою чергу, лорду Раглану з однією рукою (другу він втратив в битві при Ватерлоо) було незручно дертися по снастям. Для переговорів він відправив адмірала Дондаса і військового секретаря полковника Стіла.

«Коли полковник увійшов в каюту Сент-Арно, – реконструює події за спогадами їх учасників К. Хібберт, – той сидів на своєму ліжку. Французький маршал був настільки хворий, що ледь міг говорити. Замість нього в розмові брали участь полковник Трюшо і командувач французької ескадри адмірал Гамлен. Йшлося про вибір найзручнішої ділянки російського узбережжя для висадки військ. Було запропоновано три таких ділянки на вибір. Ледве повертаючи язиком, Сент-Арно заявив, що заздальгідь згоден з рішенням лорда Раглана»¹.

Ось і вся «історична зустріч»!

Можливо, одеський художник і відобразить для нащадків своє бачення тих подій, але наскільки воно буде відповідати історичній правді?

Повернувшись на борт «Карадока» в супроводі французів, адмірал Дондас і полковник Стіл доповіли Рагланом про слова маршала. Французи запропонували висадитися приблизно в ста милях від Севастополя, щоб гарантовано уникнути серйозних зіткнень з ворогом в момент десантування, а потім маршем рушити на місто. Лорд Раглан не заперечував, але вважав за доцільне особисто оглянути місце майбутньої висадки.

Наступні кілька днів «Карадок» під російським прапором з лордом Рагланом і генералом Канробером, який заміщував Сент-Арно, повільно просувався вздовж західного узбережжя Криму. Висаджуватися було вирішено в 35 милях на північ від Севастополя на довгому піщаному пляжі.

Нарешті рішення було прийнято, і командувач повернувся до острова Фідонісі. «Коли «Карадок», – продовжує К. Хібберт, – став на якір на своє місце за пароплавом «Оріноко», солдати і матроси, що скупчилися на палубі та насолоджувались теплим сонячним вечором, вибухнули вітальними вигуками, кидаючи в повітря головні убори. Наступні три дні пройшли в радісному очікуванні. Затьмарити радість не могли навіть трупи

¹ Хібберт К.: 48.

французьких солдат, яких, загорнувши в ковдри, скидали в море. Тиждень, проведений в морі, сприятливо вплинув на людей. Вони знову відчували себе бадьорими і здоровими»¹.

Стоянка біля острова Зміїний дійсно дозволила союзній армії прийти в себе після страждань в Болгарії. Через тиждень вона висадиться в районі Євпаторії і покаже, на що здатна в битві при Альмі.

А ми знов зробимо паузу в оповіданні та спробуємо оглянути підводні околиці острова щоб з'ясувати – чи не загубила союзна ескадра щось на дні окрім завернутих у ковдри «трупів французьких солдат».

Підводними дослідженнями в цьому районі ось уже чверть століття займається комплексна експедиція Національної академії наук України «Філоксія». Найбільш згуртованим і постійно діючим її ядром є вже знайомий нам по дослідженню «Тайгера» клуб «Наварекс». Навколо нього склався досить дієздатний творчий колектив: Сергій Грабовецький – начальник «Філоксії», він виконує адміністративні функції і знаходить фінансування наукового пошуку за рахунок підводного туризму (на нього ж покладено місію врегулювання проблем з прикордонниками і зв'язок з обладміністрацією); Олександр Терещенко – заступник начальника експедиції, але фактично, головний розпорядник підводних робіт; Дмитро Кобалія – кандидат історичних наук, професійний археолог із Запоріжжя (на нього Інститут археології видавав «відкритий лист» на проведення підводних археологічних робіт); Андрій Некрасов – відомий в Одесі і за її межами підводний фотограф; Олександр Куракін – гідробіолог з Одеського філіалу Інституту біології південних морів НАНУ, а в «Філоксії» – відео-оператор, археолог, і просто душевна людина; спелеологи Олег Піщурніков і Наталя Подруцька.

У 2006, 2008 та 2010 роках я з друзями-археологам з Національного заповідника «Хортиця» брав участь в роботах

¹ Хибберт К.: 48.

«Філоксії». Зокрема, в 2008-му наша група вийшла на Зміїний на борту «Косатки» – штатного судна забезпечення острова. Разом з нами для огляду місцевих дайв-сайтів прибули київські дайвери. Поки вони занурювалися на корму есмінця «Лейтенант Зацаренний», який підірвався в 1917 році на німецькій міні і затонув біля острова, ми готувалися до вивантаження на берег. Табір «Наварекса» притулився в південній бухті прямо під скелями, на вузькій кам'яній плиті, що похило сповзає в море.

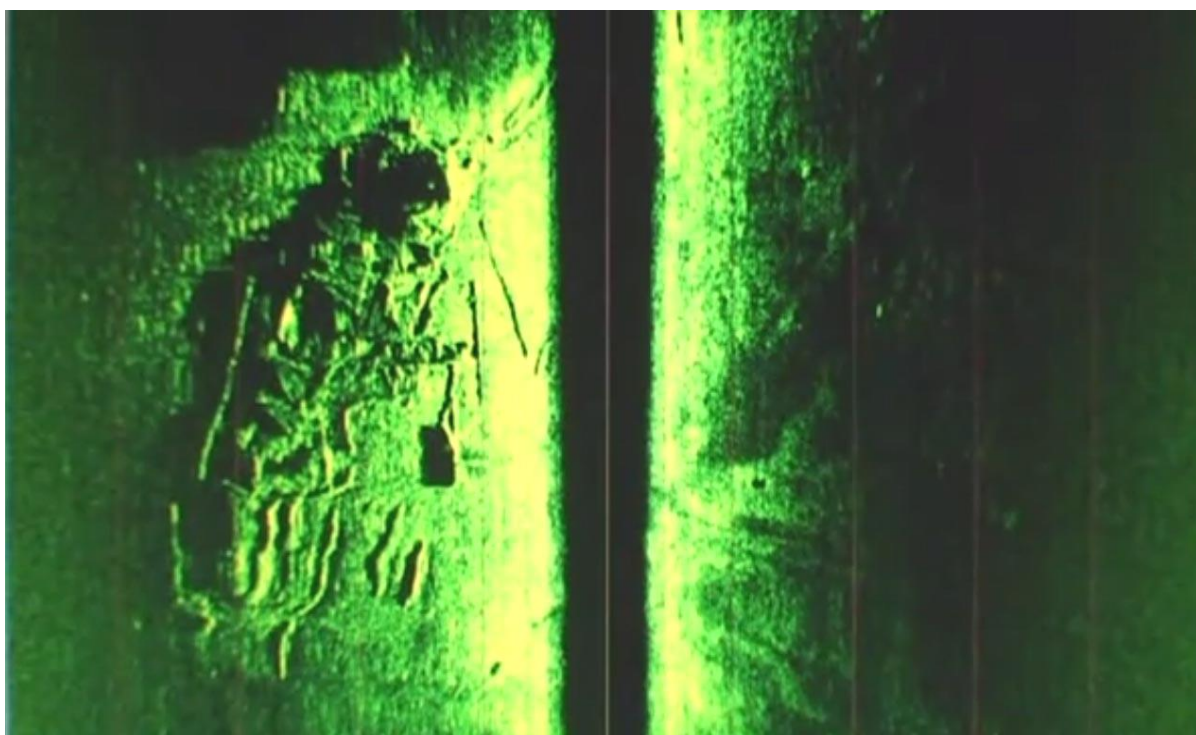


Табір археологів на Зміїному. Фото А. Куракіна. 2008 р.

Вже з перших хвилин зустрічі з одеситами я відчув якусь неприродність в їх поведінці. Їх прямо таки розпирало від бажання чимось похвалитися, але, напевно, за попередньою домовленістю, вони не поспішали поділитися інформацією. Втім, вони не протрималися і півгодини. Після мого припущення – «точно знайшли щось цікаве і шифруються!» – немов греблю прорвало. Археологи стали навперебій розповідати про знахідку невідомого раніше і поки неідентифікованого дерев'яного судна.

З'ясувалося, що під час планового сканування дна Олександр Терещенко зафіксував на північ від острова на глибині 37 метрів останки вітрильного судна. Відразу виникло припущення, що

знайдена моторна яхта «Мілітина», яка загинула у Зміїного під час Першої світової війни. Екіпажу яхти присвячений обеліск на острові неподалік від прикордонної застави. Однак вже перші занурення спростували цю гіпотезу: ніяких слідів парової машини на відкритому реке виявлено не було. Проте, ім'я «Мілітина» так приклеїлося до останків парусника, що навіть сьогодні, через кілька років, між собою ми називаємо його не інакше як «Мілітиною», що, звичайно, не відповідає дійсності.



Сонограма місця аварії вітрильного судна.

Дерев'яний корпус залягає на рівній, мулистій ділянці дна. Його конструкція зберегла «анатомічну» впорядкованість, тільки склалася бортами. Очевидно, що судно після занурення лягло на правий борт, з роками дерево погнило, і спочатку бімси, а потім шпангоути і обшивка лівого борту склалися всередину, утворюючи горизонтально орієнтований склад виробів з дерева.

Довжина корпусу досягає 30 метрів. Судячи з його орієнтації по осі Зюйд-Норд і відданому якорю, вітрильник рятувався від південного шторму в «тіні» острова, так само, як це роблять капітани сучасних суден.



Огляд неідентифікованого река. Фото А. Некрасова. 2008 р.

За кілька днів до нашого прибуття «Наварекс» встиг не тільки зробити первинний огляд, фото і відеозйомку, уточнити координати река, а й встановити розмітку на дні. Остання процедура, на мій погляд, є втілення унікального ноу-хау, оскільки всі попередні роботи були виконані на поверхні: за координатами встановлені буї в кутах квадрата, точно відміряні шпагатні напрямні, зібрані, пов'язані в потрібних місцях так, що на дні залишилося лише розмотати їх і натягнути на кілочки, забиті по кутах. З урахуванням того, що на даній глибині ліміт часу бездекомпресійного занурення на повітрі становив щось близько 15 хвилин, таку технологію розмітки не гріх було б і запатентувати.

Наступного дня після прибуття ми з ентузіазмом мчали в «Зодіаці» на місце занурення на «Мілітину». Потрібна точка була позначена буєм, який було видно вже від західного мису острова. Передбачалося, що першим пірнає Олександр Терещенко і робить фотознімки намічених ділянок, поки ми не намутили своїми ластами. Другими йшли ми з Дмитром Кобалією, а на

завершення – Олег Піщурніков, якому для облачення в гідрокостюм сухого типу було потрібно трохи більше часу. Ми домовилися, що Олег піде під воду лише тоді, коли підніметься Олександр, і в човні постійно буде хтось чергувати.

Зачекавши затребувану Олександром паузу, ми скидаємо за борт компенсатори з балонами, натягуємо ласти і маски і зісковзуємо з човна: надягати спорядження зручніше прямо у воді. Поплювавши на скло маски – кажуть, допомагає від запотівання – і вставивши загубник, дивлюся на Дмитра. Він уже готовий, сигналить «ОК» і великим пальцем вказує вниз. Починаємо занурення. Хвилі сплескують над головою, і відразу потрапляєш в інший світ: рух, звук, кольори тут сприймаються зовсім інакше.

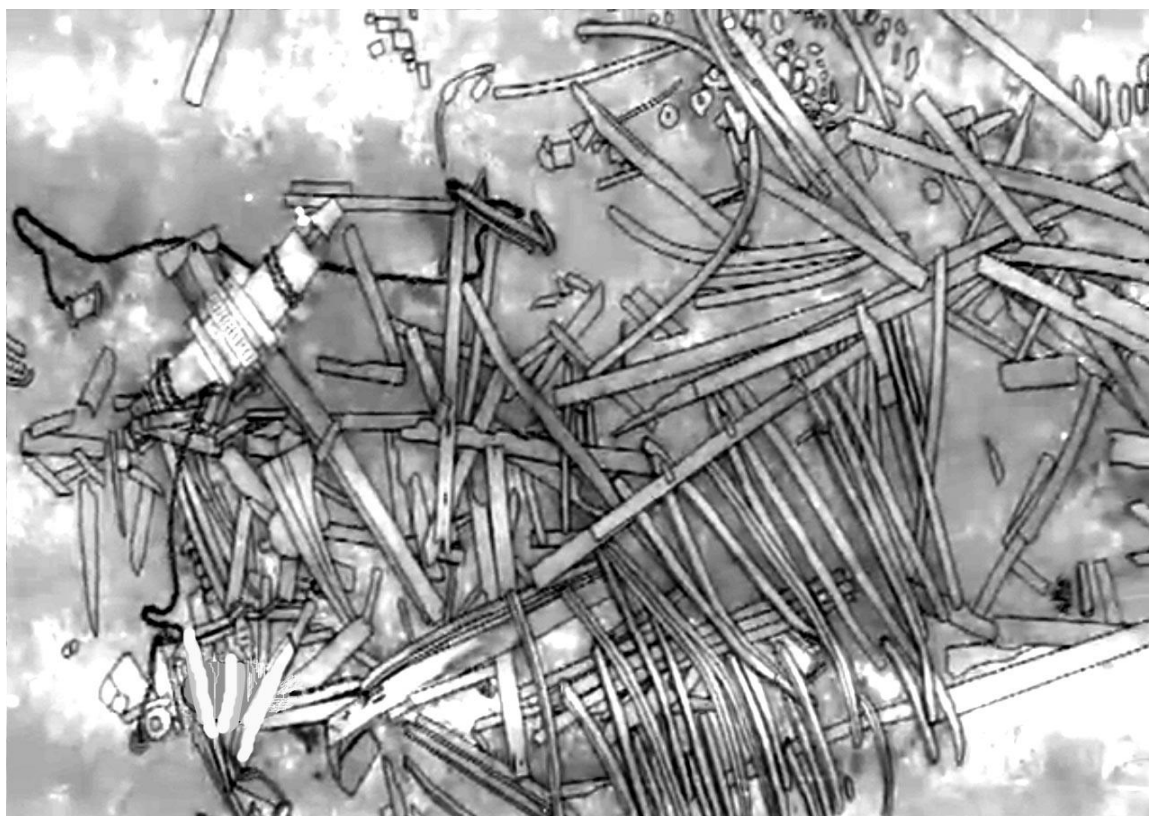
Пам'ятаючи про обмеження часу перебування на дні, намагаємося не втрачати його на спуск. Для цього падаємо головою вниз вздовж білого ходового кінця і навіть підгортаємо собі ластами. Попутно продуваємося, затиснувши пальцями носи прямо через гуму масок. Вода стає помітно холодніше, напевно, пройшли термоклин. Відповідно, згущується темрява. Гідрокостюм щільно обжимає тіло. Назустріч несуться якісь органічні пластівці, яскраво спалахуючи в променях ліхтарів. Незабаром вже видно дно, а на ньому – контури нагромадження шпангоутів та інших елементів суднового набору.

Пізніше Олександр Куракін змонтує про «Мілітину» фільм, в якому так розповість про свої враження від першого занурення на цей рек: «...затонуле судно помічаємо ще на підході. Воно проявляється поступово як зображення на фотопапері. Відчуття таке, що ніби ми висимо над скелетом чи то кита, чи то динозавра, що тягнеться в обидві сторони і зникає в зеленій напівтемряві. Ось могутній хребет, ось велетенські ребра, а там далеко щось підноситься над дном, напевно, череп чудовиська.

Спускаємося трохи нижче – і фотографія проявляється остаточно. Хребтом виявляється масивний вантаж – то чи щогла, то чи деталь набору корпусу, ребра – це шпангоути, а череп –

величезний брашпиль, що служив для підйому якоря». Майже так само сприймав і я свою першу зустріч з невідомим вітрильником.

Ходовий кінець був закріплений до брашпиля-кабестана. Слід за Дмитром опускаюся на мулисте дно. Каламутне хмарка суспензії піднімається в районі «приземлення» – стає зрозумілим бажання Терещенко пофотографувати рек до візиту подібних нам «туристів». Ми смутно бачимо його вдалині над дугами впалих шпангоутів.



Загальний план кораблетроці. Носова частина.

Кабестан дійсно помітно підноситься над горизонтально орієнтованими дерев'яними частинами судна. Це – пункт прийому прибулих на судно археологів і точка збору тих, хто закінчив роботу і готується до підйому: свого роду альфа і омега «Мілітини». У своїй основі кабестан дерев'яний, лише осі і шестерні зроблені з заліза. На барабан намотаний якірний ланцюг, яка тягнеться далеко в темряву. У тому місці, де він колись проходив через борт судна, залишилися лише залізні

оковки ключів. В одну сторону від кабестана розташований форштевень, в іншу – основна маса суднового набору.

Терещенко вже закінчив роботу і, махнувши нам рукою, мовляв, «об'єкт ваш», приступив до спливання. Ми ж стали просуватися від носа до кормі, зупиняючись в найбільш виразних місцях. Так, наприклад, ближче до правого борту нам зустрілися кілька кахельних плиток, які, напевно, прикрашали камбуз.



Кахельна плитка камбуза. Фото А. Куракіна.

Далі Дмитро звернув мою увагу на якусь спресовану конкреції, з якої стирчали фрагменти предметів зі скла, фаянсу, свинцю, заліза і ще Бог знає з чого. Звичайно, жоден нормальний археолог не міг би байдуже пройти повз такої купи сміття!

Власне кажучи, в цьому місці наш огляд река і закінчився: Кобалія жестами попросив мене розмити знайдену конкрецію. Я спочатку рукою, потім ластів став обмахувати мул з знахідки. Піднялася така каламуть, що я навіть злякався, але Дмитро покрутив пальцем, мовляв, продовжуй, інтенсивніше. Тоді я уперся в щось руками і почав працювати ластами.

Після цього видимість миттєво впала до нуля. І це ще м'яко сказано. Гігантська чорна хмара огорнула «Мілітину», надійно накриваючи її як пуховою периною. Подібної димовій завісі позаздрив би будь-який есмінець, що намагається вийти з-під

обстрілу! Олег Піщурніков навіть припинив спуск, резонно розсудивши, що ловити вниз йому немає чого.

Ми й самі не одразу розшукали в темряві кабестан щоб піти вгору.

Уявіть же моє обурення, коли на поверхні, у відповідь на абсолютно зрозумілі претензії Олега, Кобалія заявив, що він зовсім не віддавав команди розмити конкреції і що мав на увазі прямо протилежне – не піднімати муť ластами. Коротше кажучи, всю відповідальність за «задимлення» звалив на мене. Він іноді так жартує, не треба тільки сприймати подібні «підстави» всерйоз. Потерпілий від невдалого занурення Олег досить швидко заспокоївся, (він взагалі, наскільки я помітив, відходчівий), пробурчав, що «у запорожців проблеми з комунікацією». Втім, вже після наступного дайву, коли суспензія вляглася, Терещенко констатував, що деталі судна стали набагато чистіше і що треба було зробити щось подібне раніше.

Перше враження, як кажуть, найправильніше. Це стосується не тільки людей, а й затонулих кораблів. Було таке відчуття, що за цим реком «числиться» якась та таємниця, розгадати яку ми поки не змогли. Подібно до того, як піднята мною з дна чорна пелена приховала останки судна в першій дайв, завіса загадковості не спадала і в усі наступні занурення.

Судно явно не поспішало ділитися з нами своїм секретом. Більше того, за найменшу підняту з нього деталь воно тут же забиравало плату у вигляді втрат в обладнанні. Витягне археолог, скажімо, цвях з обшивки, підніме на поверхню – а у нього ніж з ноги злетить. І це не поодинокий випадок, а якась закономірність. Щоб освіжити пам'ять, я розшукав свій log book. Ось відповідні записи:

19.08.08. 10 годині 5 хвилин. Загальний час занурення – 22 хвилини, глибина 37 м, температура 9°C. Сильна хвиля. Занурювався з Д. Кобалія і Д. Гришко.

Завдання – «прив'язати» до реперу знайдений в стороні якір. Після виміру відстані до нього за допомогою рулетки

повернулися на рек. Оглянули виявлену раніше конкрецію. (Вочевидь, в цьому місці була корабельна комора, під час шторму, що погубив судно, все зсипалося на підлогу, де спресувалося в єдиний конгломерат. Було вирішено його підняти прямо з дошкою, до якої він прилип).

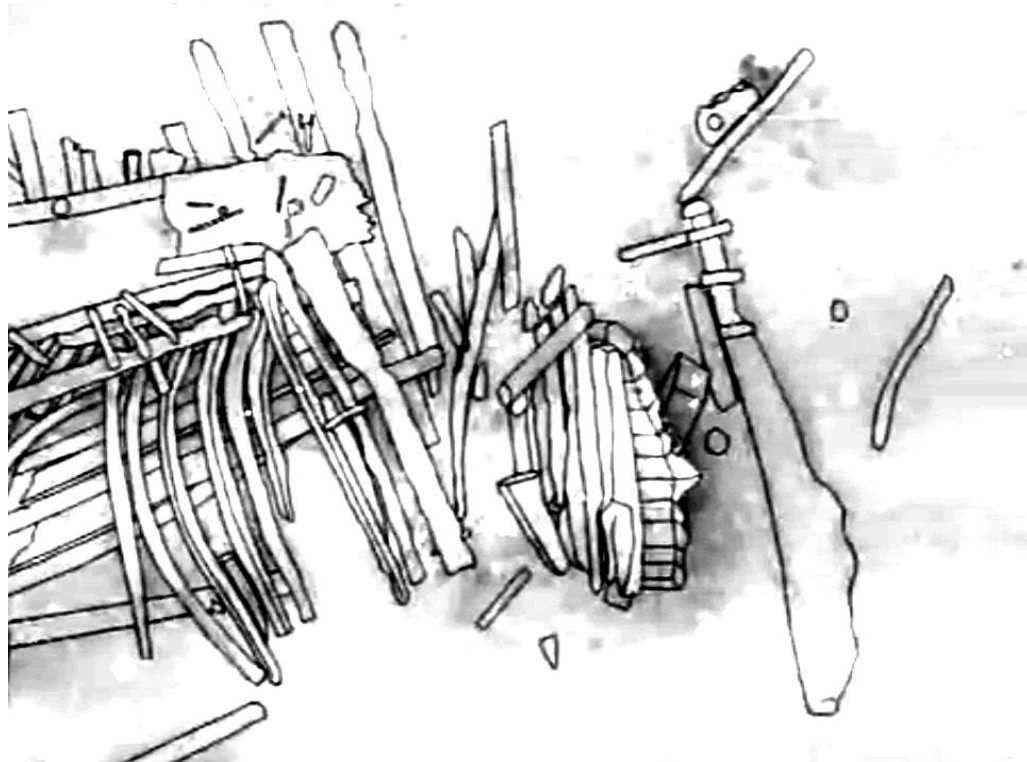
19.08.08 17 годин 30 хвилин. Загальний час занурення – 26 хвилин, в т.ч. 10 хвилин на дні. Глибина 37 м, температура 7°C. Сильна хвиля. Одесити в'яжуть парашут до дошки конгломерату. Підняв фрагмент кераміки та керамічної плитки типу кахлю. *Злетіла кришка з регулятора.*

20.08.08 11 годині 10 хвилин. Загальний час занурення – 22 хвилини.

Глибина і температура ті ж. (При спуску я пристосувався так додавати повітря в компенсатор, що, впавши з 37 метрів, зупинився на відстані витягнутої руки від дна. Це нагадало мені епізод з фільму «Місія нездійсненна», коли Том Круз зависає над лазерними променями сигналізації). Вчора не вдалося підняти конгломерат. Оглядали розмітку река на предмет можливих пошкоджень. Ні, все ціле. Знайшов дошку з клеймом, але не впевнений. (Знаючи про підступність азотного наркозу, намагався переконати себе, що бачу саме слід від залізної таблички правильної овальної форми на одній з дошок обшивки, але так і не переконав). Треба повернутися і оглянути ще раз.

22.08.08 10 годині 52 хвилин. Загальний час занурення – 26 хвилин. Глибина і температура ті ж. У парі з Д. Гришко. Розповів йому про дошку з клеймом, він погодився поглянути. Хвилини дві терпляче чекав, поки я її знайду, потім поплив по своїх справах. Я довго метався серед шпангоутів, поки не знайшов її. Колись це була металева блямба, швидше за все, оковка під болт, але вже добре, що не азотний глюк. Хочу підняти фрагмент цієї дошки. При завантаженні в човен компенсатора з балоном розпався другий ступінь регулятора. *Прокладки полетіли на дно.*

22.08.08 16 годин 14 хвилин. Загальний час занурення – 26 хвилин. Глибина і температура ті ж. Завдання – обміряти і замалювати перо керма, над чим я і провозився весь дозволений час. (За кормою, недалеко від набору транцевої обшивки, що підноситься над дном, лежить шикарне перо керма. Сам кермо зроблено з дерева, але укріплено металевими смугами, до того ж з шестернями поворотного механізму).



Загальний план кораблетрощі. Кормова частина.

Щоденник можна продовжувати, але тенденція простежується: при найменшій спробі щось забрати з судна, «воно» тут же компенсує втрату за рахунок спорядження кривдника. Ми давно вже помітили цю аномалію. За вечерею археологи висловлювали різні версії про причини того, що відбувається. Всі погодилися, що елемент містики тут присутній.

Хтось стверджував, що на судні під час аварії загинули люди, і їх неупокоєні душі охороняють свій останній притулок від непроханих гостей. Пропонували навіть запросити батюшку – «освятити рек». Мені порадили принести, за прикладом інших, жертву Посейдону, і я вилив кілька крапель вина в море (через

місяць все прокладки позиченого регулятора були підняті і повернуті володарю).

Не без побоювання ми чекали, що забере «Мілітина» у тих, хто ризикне підняти-таки конкрецію з артефактами. У бій пішли одні «старики»: Сергій Грабовецький, Олександр Терещенко, Олег Піщурніков.

Я чергував в човні і мав підв'язати контрольний буй до спливла на парашуті дошки з конгломератом. Море було неспокійним. Парашут сплив, я пригнув у воду, підплив до нього та підв'язав буйок. Відбуксирувати конструкцію до човна не було жодної можливості. Хвилі і вітер швидко гнали його геть. Як на зло дайвери занадто довго провозилися на дні і змушені були проходити декомпресію.

Нарешті вони виждали потрібний час, сплили. І тут почалося те, чого ми так побоювалися!

Під час підйому в човен Олег заплутався шлангом поддувки свого «сухаря», щось вигукнув, я кинувся йому допомагати і не помітив, що Терещенко зняв з себе і збирався подати мені вантажний пояс. Мить – і пояс вислизнув з рук, пішов на дно. Звільняю Олега під невтішні коментарі Сахара на свою адресу. З іншого борту Сергій Грабовецький жестом «ОК» відмовляється від моїх послуг.

Він підвішує спарку балонів за карабін до мотузяною петельки на човні і спокійно вилазить в нього сам. Коли всі троє дайверів на борту, Грабовецький нахиляється за спорядженням і – ось вона помста морських духів! – на карабіні залишився лише маленький шматок від обірваного компенсатора. Все спорядження вартістю понад тисячу доларів цілком повернулося на дно. Такого ще ніколи не було.

На мій превеликий подив, Сергій навіть не виматюкався з приводу втрати. Він лише незворушно подивився на годинник. Жест цей став зрозумілий мені ввечері, коли ми повернулися в табір. Знаючи, що в човні знаходиться постійно включений JPS-навігатор, який фіксує місцезнаходження кожні п'ять хвилин,

Сергій ввів параметри у фільтр часу і записав потрібні координати. Наступного ранку балони і вантажний пояс були повернені власникам.

Що стосується піднятою конкреції, то її вміст виявилось справжнім ящиком Пандори. Ми довго шукали її, сигнальний буй не спрацював. Лише наступного сезону парашут з конкрецією вдалося знайти та відбуксирувати ближче до табору. Дошку затопили на доступній глибині, і археологи за допомогою молотка і зубила повільно відбивали окремі артефакти.

Більшу частину знахідок відправили на консервацію в лабораторію Національного заповідника «Хортиця». Після їх розбирання Д. Кобалія спільно з О. Терещенко написали статтю за результатами реставраційних робіт¹.

Двадцять чотири артефакту з першої партії було систематизовано за матеріалами, з якого вони виготовлені:

- предмети з чорного металу (конопатка, шпильки, ступори, упор для весла, рим, гаки, хомути, фрагмент сокири класичної європейської форми);

- предмети з мідних сплавів (краник, мушкетна планка, меблева петля, монета);

- вироби з цинку (цвяхи обшивки, заклепки);

- предмети зі свинцю (шматки свинцевого обшивки, шина, ущільнююча прокладка, чорнильниця з кришкою, вухо від ринди, обрізки свинцю, митні пломби);

- скло (бутил, склянка, кілька фужерів, віночки двох пляшок, відколи товстого прозорого листового скла);

- фаянсовий бій (у псевдокитайському і європейському стилях);

- дерев'яні предмети (ложка-кухлик, різьблені деталі, рукояті, чепа, планки, шківи тощо).

¹ Терещенко А.И., Кобалія Д.Р. Находки с затонувшего судна II пол. XIX в. возле о. Змеиный. *Підводні дослідження: Археологія. Історія. Дайвінг.* 2014. Вип. 6: 34-74.

Зрозуміло, що серед названих артефактів найбільший інтерес представляють ті, які дозволяють визначити час загибелі і національну приналежність судна.

У міру вивчення предметів з конгломерату наші уявлення про період життя псевдо-«Мілітини» все більш заглиблювався у XIX століття.



Мушкетна планка з конгломерату після реставрації.

Наприклад, мушкетна планка абсолютно не вписується в формат Першої світової. На тильній стороні планки є вибита римська цифра VII, що говорить про європейське походження знахідки. Таке клеймо позначало номер партії і часто зустрічається на деталях європейських рушничних замків. Судячи з форми, планка могла належати скоріше крем'яному мушкету, що, втім, не заважає її датувати серединою XIX століття.



Д. Кобалія (ліворуч) і турецька монета з її відбитком на фрагменті конгломерату (праворуч). Фото А. Некрасова.

Нижню хронологічну межу кораблетроці вдалося встановити досить точно завдяки знахідці турецької монети чеканки Абдулли Меджіда. Монета номіналом в 10 пара датована тисяча двісті п'ятдесят п'ять роком по Хіджре, що відповідає 1839-40 рокам від Різдва Христового. Діаметр монети 28 мм. На аверсі – турецька в'язь з індійською цифрою 10, на реверсі – вензель Абдулли Меджіда з гілкою троянд.



Турецька монета після реставрації.
Аверс (ліворуч) і реверс (праворуч).

Отже, судячи з дати 1840 рік, затонула шхуна цілком могла входити в число суден забезпечення союзної ескадри часів Кримської війни. Або, як варіант, в число торгових суден, взятих «в приз» під час каперства під Одесою.

Однак на відміну від монети сама шхуна навряд чи була турецької. Інші знахідки з конгломерату ясно вказують на її західноєвропейське походження. Так, зокрема, свинцева чорнильниця з кришкою, що загвинчується, явно європейського виробництва. Хоч, звичайно, до середини XIX століття подібними речами цілком могли користуватися і турецькі капітани.



Чорнильниця з кришкою. Фото А. Некрасова.

Питний бачок на шхуні був французького виробництва, на що вказує клеймо на одному з кранів зі словами «MENANT HOUDARD» і «A ROUEN». Вочевидь, перший надпис вказував на власника артілі, другий – про її приналежності до міста Руану. Над цим клеймом вибиті літери «P» і слабо читається «B».



Кран с клеймом. Фото А. Некрасова.

На користь «французької» гіпотези про походження шхуни говорять також дві добре збережені митних пломби. Обидві вони зроблені зі свинцю, на обох збереглися залишки тасьми. На аверсі пломб є напис: DOUANER PRIMES, і під написом розташована лілія Бурбонів. Напис на реверсі не зчитується, це може бути назва міста.



Митні пломби з клеймом після реставрації. Фото Д. Кобалії.

Відбиток DOUANER розташований і на ребрі кожної пломби. Сама напис «Дуань прімс» французькою означає обкладення митним збором, причому «прімс» можна трактувати досить широко. Можливо, йдеться про митний збір на пільгових умовах.

А ось склад корабельної посуду є типовим для судів, що ходили під англійським прапором часів Кримської війни. Досить згадати вже згадуваний у зв'язку з «Тайгером» фаянсовий набір із серії "Blue willow".

З конгломерату були вилучені фрагменти, щонайменше, чотирьох великих глибоких тарілок, двох малих глибоких тарілок, кришки блюд тощо. Тарілки і кришка відносяться до одного сервізу.

Крім "Blue willow" з конгломерату було вилучено ще 22 фрагмента порцелянової і фаянсової посуду. До них відноситься два фрагмента чашки з комбінацією рельєфного і синьо-білого рослинного орнаменту. Близькою по виконанню, але такою ж невиразною є пара фрагментів з біло-зеленим малюнком. Найімовірніше вони були піалами.

Крім них є 5 фрагментів неглибокої тарілки з рослинним орнаментом по краю лицьового боку і «замковим» сюжетом на денці, а також 9 фрагментів ще однієї піали. І тут орнаментация має місце тільки з лицьового боку, вона також рослинна по краю і з «замковим» сюжетом по центру. У сюжеті паркові вази, ставки з човнами, замки і сходи до води. Як зауважив Д. Кобалія, «на обох фрагментах царить дух вікторіанської епохи».

Археологи, подібно слідчим, ретельно проаналізували «речові докази» із затонулого судна. Поки що рано говорити про його ідентифікацію, але з кожним новим артефактом хронологічні рамки корабельної аварії все більш звужуються. Те, що це не «Мілітина», стало ясно вже тоді, коли не виявили ходової машини. Вміст конгломерату вказувало на те, що це судно взагалі не було російським. У зв'язку з цим Олександр Куракін дотепно згадав класиків: «Вас обдурили, вам підсунули

набагато краще». Шукали російську яхту, а знайшли шхуну союзників часів Кримської війни.

Втім, цілком можливо, що нові дані дозволять скорегувати цю, на сьогоднішній день найбільш ймовірну гіпотезу.

4. ВТОРАЯ ГИБЕЛЬ СУДОВ НА СЕВАСТОПОЛЬСКОМ РЕЙДЕ

Власне кримську сторінку Східної війни союзники перегорнули в перших числах вересня 1854 року, коли англо-франко-турецький експедиційний корпус висадився південніше Євпаторії. Прослідуюмо і ми за ним у нашому оповіданні, залишив за кормою Одесу та острів Зміїний.

До складу армії союзників увійшли 5 англійських піхотних дивізій, 1 кавалерійська дивізія, 9 польових батарей (21,5 тис. осіб); 4 французьких піхотних дивізії, 12 польових батарей, 65 облогових гармат (30 тис. Чоловік); 1 турецька дивізія (6 тис. осіб). Для штурму Севастополя союзники везли з собою 13 тис. турів, 24 тис. фашин, 180 тис. мішків для землі, продовольство і фураж з розрахунку на 45 днів.



Висадка союзних військ в Євпаторії. Картина Л. Лебретона, літографія братів Бекет. Париж, Ж. Ланглюме, 1850-і рр.

Союзний флот під командуванням віце-адміралів Гамлена і Боюа, Дондаса і Лайонса налічував 356 парових і вітрильних суден, в тому числі 89 військових кораблів і 267 транспортів¹.

Висадка військ антиросійської коаліції в Каламітській затоці сталася без найменшої протидії з боку росіян. Меншиков сподівався надовго зупинити противника на рубіжі річки Альми, де були заздалегідь підготовлені оборонні позиції. Проте цим надіям не судилося збутися.

Французи і англійці стрімко атакували позиції росіян. Бойові кораблі, наскільки дозволяла дальність стрільби їх гармат, підтримували вогнем французів, які наступали на правому фланзі. Після кровопролитної альмінської битви росіяни відійшли, і шлях союзникам на Севастополь був відкритий.



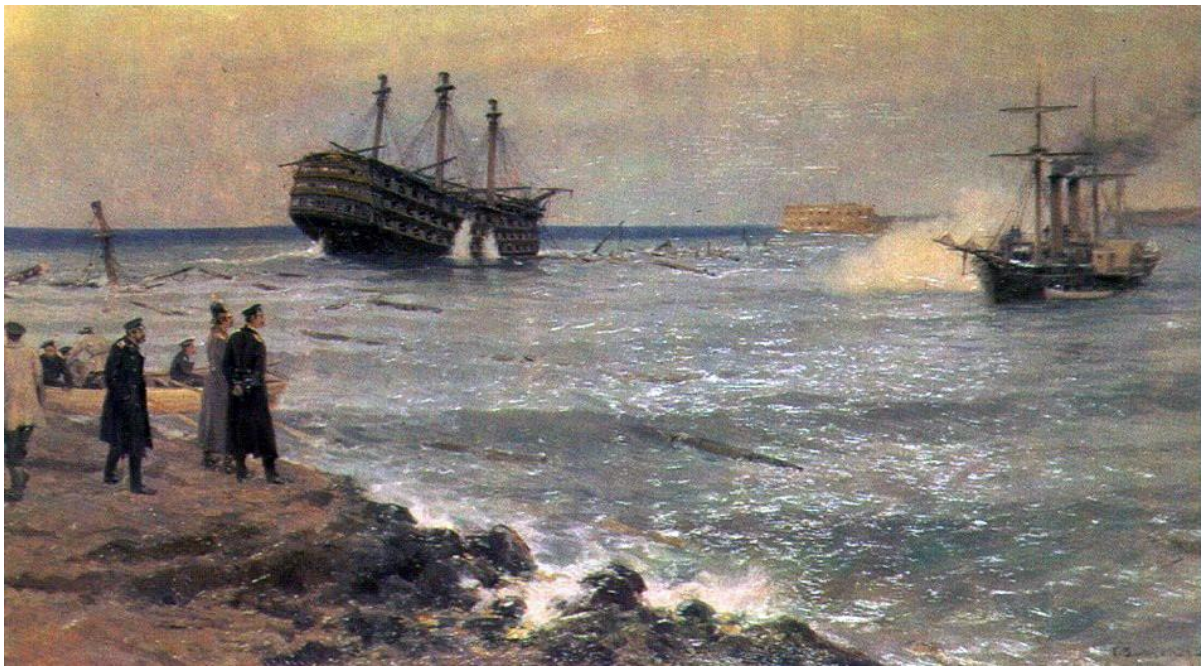
Битва при Альмі.

Гравюра з книги В. і Р. Чамберсів «Російська війна». 1856 р.

Сьогодні історики схиляються до думки, що Сент-Арно зробив стратегічну помилку, відмовившись штурмувати Севастополь з півночі. Французи і англійці не тільки втратили цінний час, давши росіянам укріпитися і підтягнути резерви, а й

¹ Данные по: История XIX века. Под редакцией профессоров Лависса и Рамбо. М.: ОГИЗ Государственное социально-экономическое издательство, 1938.

вибрали невдалий напрямок для головного удару. Замість того щоб захопити Північну сторону, відрізавши гарнізон від зв'язку з материком і перекривши будь-який рух в Севастопільській бухті, маршал Сент-Арно і лорд Раглан наказали військам здійснити фланговий обхід і обложити місто з півдня і південного сходу. Прихильник обхідного маневру генерал Бергойн доводив, що «рухаючись з півдня, можна не тільки досягти ефекту несподіванки, але і скористатися тим, що жодне з інженерних споруд з цього боку до цих пір не була добудована. До того ж кораблям легше здійснювати прикриття наступаючих з півдня, ніж з півночі. І нарешті, при можливій затяжній облозі міста найкращим місцем базування союзного флоту, поза всяким сумнівом, буде Балаклавська бухта»¹.



Затоплення Чорноморського флоту 11 вересня 1854 року.

З картини І. Владимірова

Меншиков, в свою чергу, відвів свої війська до Бахчисараю, практично кинувши місто напризволяще. Оборону Севастополя взяли в свої руки моряки – начальник штабу Чорноморського флоту віце-адмірал Корнілов, командувач ескадрою віце-адмірал

¹ Хибберт К.: 114.

Нахімов. Інженерне забезпечення оборони здійснював підполковник Е.І. Тотлебен. Діючи рішуче і швидко, оборонці зводили укріплення з того боку, де морська фортеця не була надійно захищена. Щоб ліквідувати можливість прориву ворожих кораблів до Севастопільської бухти, на фарватері – за наказом Меншикова – були затоплені кораблі Чорноморського флоту.

Експерти розходяться в думках щодо розумності такого кроку. З одного боку, противнику був надійно закритий морський вхід в місто, а зняті з кораблів гармати і вивільнені екіпажі підсилили оборону Севастополя. З іншого боку, «і без цього можна було виділити частину команд і гармат на зміцнення сухопутного і берегового фронту, а затопити судна завжди вистачило б часу. Звичайно, в будь-якому випадку флот повинен був брати участь в обороні Севастополя, як своєю єдиною бази, але для цього не було потреби його топити. У тій же мірі, як росіяни позбавляли себе можливості скористатися своїм флотом в морі, у союзників звільнялися гармати і люди для дій на березі. Противник при цьому отримував більше сил для нападу, ніж росіяни для оборони, тепер нападники були господарями на морі і могли в повній безпеці підвозити припаси, снаряди, матеріали і підкріплення. Щонайменше, тоді слід було б закрити для союзників і інші бухти»¹.

Дійсно, крім Північної або власне Севастопольської бухти, де знайшов прихисток Чорноморський флот росіян, на Гераклеїському півострові було ще кілька доступних для стоянок бухт. Починаючи від мису Херсонес у напрямку до міста розташувалися Козача, Камишова, Кругла (Омега), Стрілецька, Пісочна, Карантинна, Мартинова, Олександрівська, Артилерійська, Південна бухти. Лише останні з них опинилися за

¹ История войны на море в ее важнейших проявлениях с точки зрения морской тактики Альфреда Штенцеля Свиты Его Величества Германского Императора отставного капитана 1-го ранга. Петроград, 1918. Переиздание М: «ЭКМО», 2002.

лінією затоплених кораблів. Решта в тій чи іншій мірі могла бути використана союзним флотом.

Крім сказаного, знищення власних кораблів негативно позначилося на моральному стані російських моряків. В цілому ж, затоплення флоту і перехід до оборони означав, що Східна війна для Росії перетворювалася з агресивно-наступальної в війну оборонну.



Загальний вигляд Балаклави з боку генуезьких укріплень.
З картини К. Боссолі.

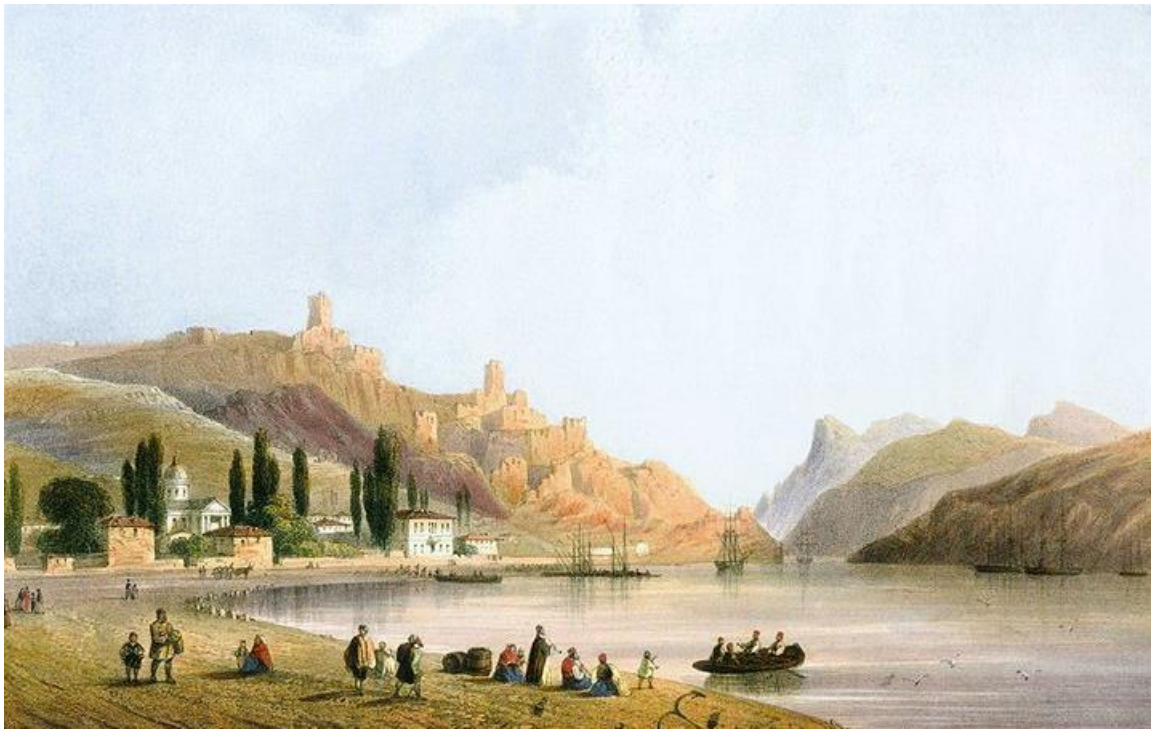
Союзники ж, зробивши маневр по гористій місцевості з рідкісними сутичками з охороною російських обозів, вийшли в район Балаклави. Англійські війська випередили французів і окупували поселення, розташоване на плато на північ від Балаклавської бухти. На картах XIX століття це село іменувалася Кадикей, Кадик-Кой, і навіть по-слов'янськи Кадиківкою. «Побудоване в мальовничій місцевості, селище являло собою кілька невеликих будиночків, які потонули в морі виноградників. Коли Раглан зі штабом увійшов в один з таких будиночків, його

нечисленні мешканці вітали його як героя і переможця. Жителі селища повідомили, що Балаклава, яка знаходилася внизу, була беззахисною перед арміями союзників»¹.

За винятком декількох ветеранів, Балаклаву ніхто не захищав. «На перший погляд, – продовжує Хібберт, – це маленьке рибальське селище з будиночками під зеленими дахами, що потопають у морі квітів, улюблене місце літнього відпочинку жителів Севастополя, здавався чарівним. І все ж в ньому було щось тривожне, що несе загрозу. Гострі вертикальні скелі червоного каменю оточували будинки, похмуро нависали над ними, затуляючи від зовнішнього світу. Довга бухта мала химерну форму і теж начебто ховалася в скелях, створюючи враження, що це не море, а озеро. Глибини, безсумнівно, були достатніми для проходу великих кораблів, але сам прохід – досить вузьким. Було очевидно, що Балаклава не зможе служити базою відразу для двох союзних армій. Англійці, звичайно, прийшли сюди першими, але французи могли послатися на обумовлене місце на правому фланзі наступаючих на Севастополь армій. Коли командування союзників обговорювало цей стан справ, офіцери французького штабу заявили Раглану, що йому самому слід прийняти рішення про те, залишаться англійці в Балаклаві і тим самим перемістяться на правий фланг наступу або передислокуються трохи лівіше в Камишову або Козачу бухти. Раглан порадився з віце-адміралом Лайонсом, який висловив думку, що англійській армії слід залишитися в Балаклаві, оскільки це дозволить мати постійну підтримку флоту»².

¹ Хібберт К.: 120.

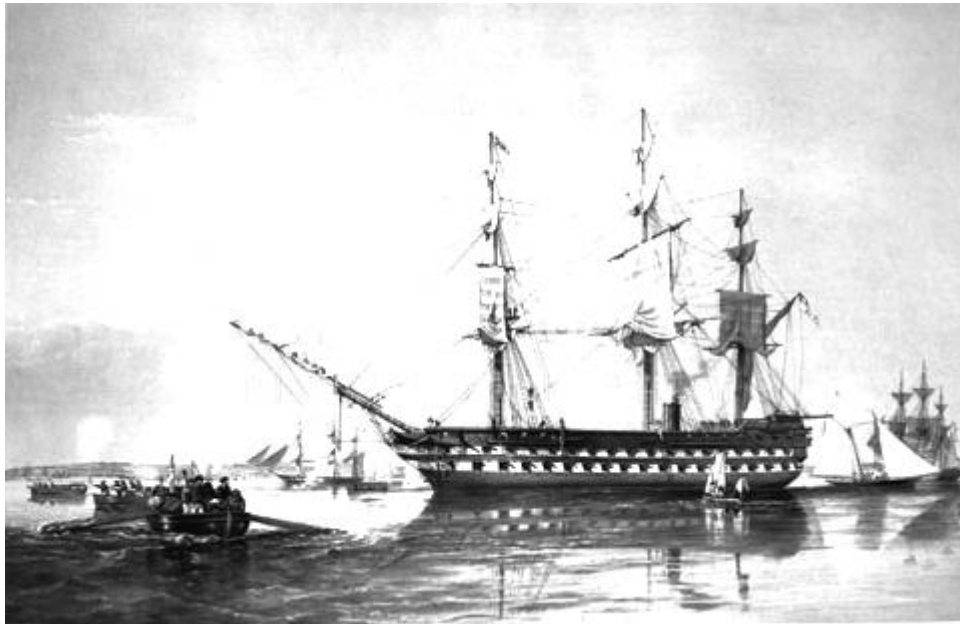
² Хібберт К.:121.



Балаклава. З картини К. Боссолі.

Так британці виявилися в Балаклаві, перетворивши її в свою головну базу. У жовтні 1854 року місцеве населення протягом декількох годин було вигнано з міста, приводом до чого стало нібито розкриття антибританської змови. Дж. Брекенбері, секретар Фонду Кримської армії залишив спогади про Балаклаві того часу: «Бухта заповнена судами, яких потім, проте, стане набагато більше. Прямо перед Артилерійською пристанню стоїть велике транспортне судно, поруч з яким на дзеркальній поверхні води граціозно відпочиває яхта лорда Кардигана. Над усіма ними вежею височить корабель Її Величності "Agamemnon", пришвартований так, щоб контролювати бухту та її береги». Мандрівник Джордж Тейлор, який відвідав цей лінкор, писав, що «корабель являє собою своєрідний плавучий готель і притулок для хворих офіцерів, співчуваючих і інших; і лише деякі з тих, хто відвідав борт, не свідчив про гостинність сера Едмунда Лайонса»¹.

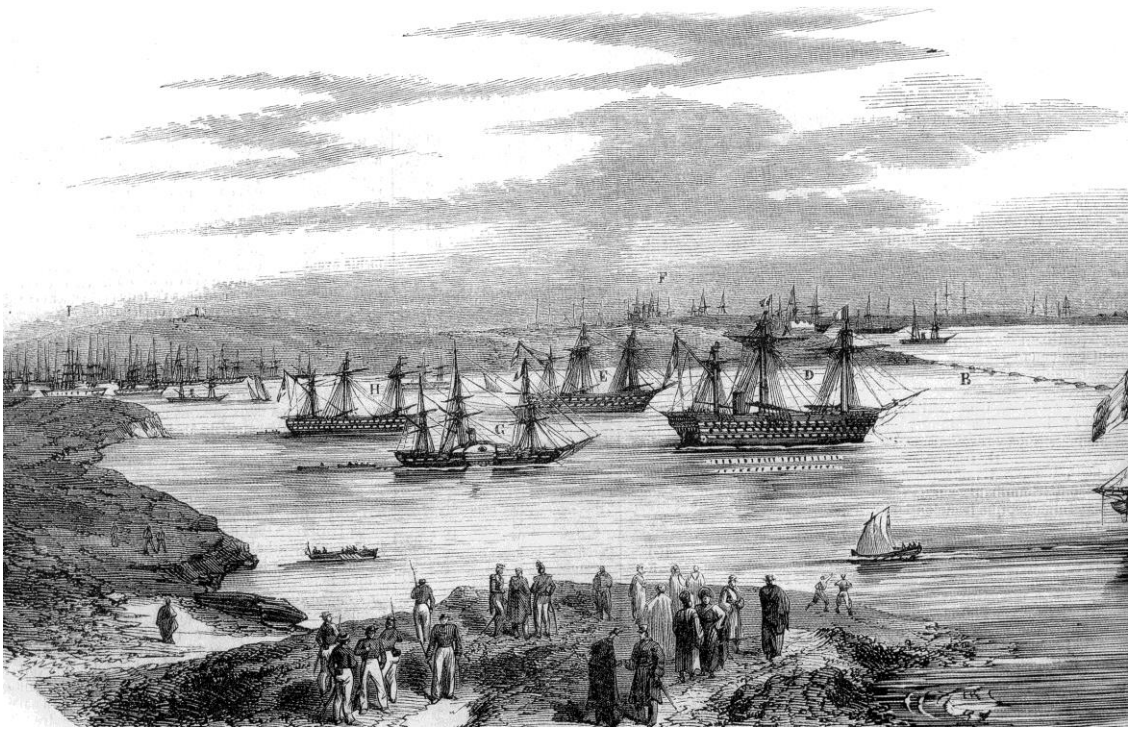
¹ Цит. по: Третьяков А. Балаклава: страницы морской истории 1773-1856 гг. Симферополь: СОНАТ, 2007: 15-16.



Лінкор «Агамемнон».

Щодо французів, то вони були змушені переправитися в Камишову бухту, яка в плані навігації є навіть доступнішою і зручнішою. Влаштувавшись тут (Petit Paris або «Камиш – маленький Париж»), французькі війська отримали позиції, більш вигідні і захищені: з одного боку – море, з іншого – англійці. Втім, тоді про це мало хто думав, оскільки командування союзних армій одностайно розраховувало за 2-3 тижні взяти Севастополь і закінчити війну до зимових холодів.

Ймовірно, саме ці надії стали причиною того, що наприкінці вересня союзники відчували перебої в постачанні. Мріючи про багату здобич в Севастополі, британці та французи ходили голодні. Тільки-но в Балаклавську бухту заходило якесь судно, до нього на палубу піднімалися десятки охлялих солдат з порожніми торбами в надії розжитися чимось їстівним. Зрозуміло, ціни на харчі багаторазово злетіли.



Французський військовий флот в Камишовій бухті. Гравюра 1854 року.

17 вересня хворий на рак шлунку маршал Сент-Арно відплив до Константинополя на кораблі «Бертолле», передавши командування французьким контингентом дивізійному генералу Ф. Канробер. В дорозі маршал помер.

Союзний флот надійно блокував вихід із Севастопольської бухти. Кораблі вишикувалися трикілометровою лінію між берегами, починаючи від Карантинної бухти і закінчуючи районом Волохової вежі. На суші французи і англійці приступили до створення облогових споруд, оточивши по дузі фортифікації Севастополя. Але проблеми з постачанням змусили союзне командування відправити частину ескадри на пошуках продовольства. Вибір припав на Ялту.

В середині 50-х років позаминулого століття Ялта була маленьким містечком з населенням в 500 жителів, включаючи дітей. Віддаючи собі звіт, що захищати цей пасторальний куточок узбережжя немає кому, а головне – немає чого, російська влада евакуювала присутні місця і казенне майно, кинувши цивільних мешканців напризволяще.



Вигляд Ялти з боку моря. З картини К. Боссолі.

22 вересня 1854 року біля Ялти з'явилися два французьких лінкори, шість британських гвинтових фрегатів, турецьки пароплав. За англійським відомості, у набіг були призначені «Санспарейл» ("Sanapareil"), «Трибун» ("Tribune") і «Везувій» ("Vesuvius"). Кораблі вишикувалися на рейді двома колонами в півтора верстах від берега. Потім на повному ході до ескадри приєднався колісний пароплав під французьким прапором, очевидно, з головним морським начальником, оскільки саме після його прибуття з кораблів стали спускати гвинтові канонерські човни і десантні катери.

У місті почалася паніка, і ті, хто мав можливість покинути Ялту, поспішили це зробити. Тим часом з колісного пароплава спустили шлюпку під білим прапором. На ній парламентар від союзників підійшов до пристані і на різних мовах проголосив: «Жителі міста можуть бути спокійні. Ми прийшли сюди за провізією, нам потрібні рогата худоба, птиця, яйця і вино. Все це ми будемо купувати і платити домовлену ціну. Шкоди нікому не буде. Втім, хто не хоче залишатися в місті, нехай виїжджає».

З російської сторони в переговорах брав участь керуючий маєтком Мордвинова швейцарець Лар'є. Він кілька разів перепитав – наскільки можна вірити словам парламентаря?

– Ми не варвари, – відповідав той, – і слова наші святі. За образу і грабіж насильник буде засуджений військовим судом і негайно повішений на місці.

– Чи довго ви пробудете тут?

– Не менш трьох і не більше п'яти діб.

Децю заспокоєні такими заявами, місцеві жителі розійшлися по домівках.

Поки йшли переговори, канонерські човни, на кожному з яких знаходилась гармата і 50-70 солдатів морської піхоти, повільно наближались до берега. Кораблі, не ламаючи загального ладу, також підійшли ближче і стали на якір таким чином, щоб тримати під обстрілом бортовий артилерії вибрані сектора. Десантники з рушницями висадилися на набережній, вишикувалася в невеликі колони і швидким кроком висунулися до околиць, де оточили всі виходи з міста пікетами.

Житель Ялти Зеленкевич, який став очевидцем подій, залишив нам цікаві записки. *«Замечательна разлица, – писав він, – в физиономиях наших врагов, в их приемах и даже чувствах: красноволосые англичане выскакивали на берег, держа в руках ружья со взведенными курками, готовые стрелять в небывалого врага. Они бросали яростные взгляды и бежали к месту строя, покачиваясь, переваливаясь с боку на бок, подпрыгивая; черномазые французы вышли скорым шагом, и с веселыми, улыбающимися лицами, по команде выстроились. Когда цепь была расставлена, ружья поставили в козлы, англичане зверски смотрели на проходивших жителей; французы здоровались, не заботясь о том, понимают ли их или нет, бросались к еврейкам, стоявшим тут, брали у них детей, ласкали и со слезами на глазах целовали их; каждый приговаривал другу другу: «И у меня*

остались такие же малютки во Франции; что с ними теперь, не знаю»¹.

Втім, далі оцінки подій суттєво різняться. В документах союзників рейд на Ялту згадується як цілком цивілізований, росіяни подають його як суцільне мародерство. Зголоднілі союзники кидалися на свійську худобу та птицю, дехто перевозив припаси на кораблі, а дехто розклав багаття і готував їжу на березі. Зрозуміло, експропріація майна не могла подобатися місцевим мешканцям. Гроші, які пропонувалися військовими за майно, не відповідало ринковій вартості. За 15 відер старого вина урожаю 1847 року, випитого в будинку князя Дондукова, дали 10 франків (2,5 рубля). За будівельний ліс княгині Гагаріної, який оцінювали в 150 срібних рублів, дали 22 рубля. *«Кто требовал больше денег, или товар обратно, тому приставляли к груди штык или пистолет, или обнажали сабли»².*

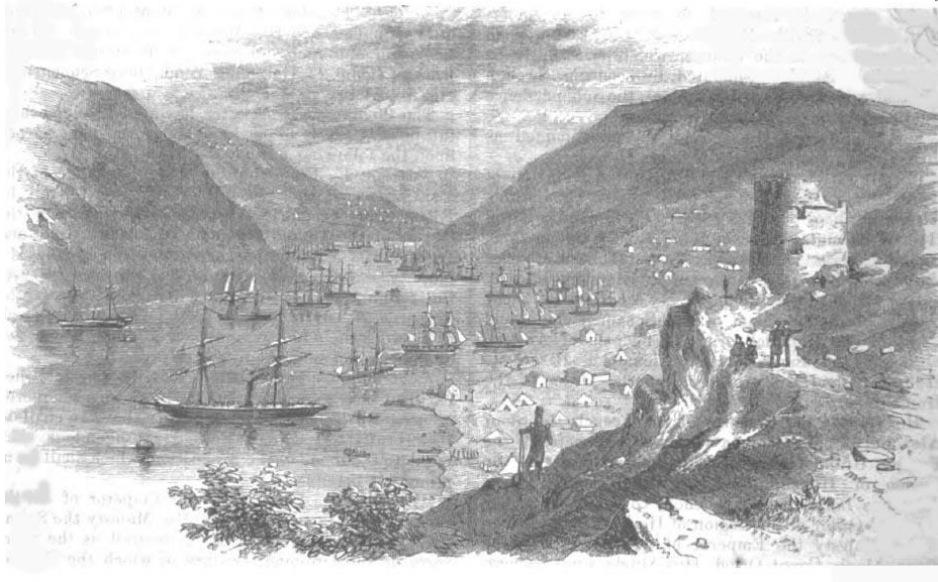
Але з іншого боку, союзникам під час рейду на Ялту вдалося зберегти порядок і дисципліну. Коли ввечері турки спробували підбурювати місцевих мусульман на різанину, англійці та французи не дозволили цього. До трагедії, подібної до керченської, в Ялті не дійшло.

Пограбувавши місто, союзники завантажилися на кораблі і відбули в Балаклаву і Камишову бухту. Кардинально ситуація з припасами не змінилася. Як писала англійська "Chronicle", «все казенне майно <з Ялти> були завчасно вивезені росіянами і посадові особи покинули місто. Ні вина, ані биків, не знайдено, і таким чином експедиція не вдалася»³.

¹ Зеленкевич. Англо-французы в Ялте. *Материалы для истории Крымской войны и обороны Севастополя*. Сборник, издаваемый комитетом по устройству Севастопольского музея. Под ред. Н. Дубровина. Вып. III. СПб., 1872: 184-185.

² Там само: 191.

³ Там само: 196.



Балаклавська бухта.

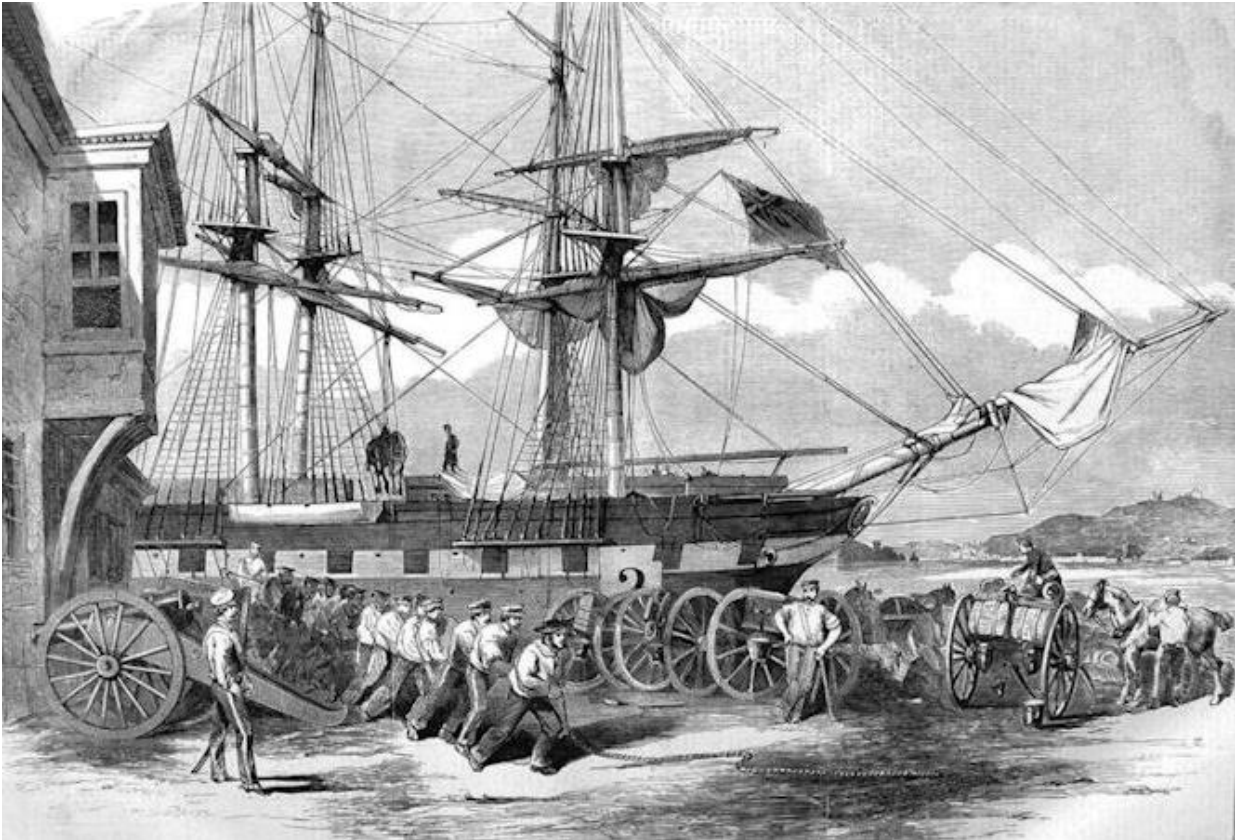
Гравюра з книги В. и Р. Чамберсів «Російська війна». 1856 р.

На допомогу кримському експедиційному корпусу вирушили купці. Відчувши вигідну ринкову кон'юнктуру, турецькі, мальтійські, грецькі торговці з Константинополя, Варни, Марселя відкривали близько бухт свої магазини і, користуючись моментом, істотно збільшували свої статки.

Транспортні судна постійно доставляли на півострів підкріплення. Так, французька армія була посилена прибулими з Варни кавалерійською бригадою д'Алонвіля і 5-ою піхотною дивізією Лавальяна. 6 (18) жовтня прибула бригада Базена. Число французьких військ зросло до 50-ти тисяч. Англійці також отримали підкріплення, довівши чисельність своїх військ в Криму до 35 000 осіб.

У Балаклавській бухті вивантажувалися великокаліберні облогові гармати. «...Само вивантаження з кораблів гармат та іншого устаткування для ведення облоги міста виявилось надзвичайно складним завданням. Дорога, що веде до плато, була крутою і вузькою. Не вистачало тяглових тварин, досвідчених солдатів. Морякам, яким доручили перевозити гармати і боеприпаси, довелося працювати з пів на п'яту ранку до пів на восьму вечора. 18-фунтові гармати перевозили на возах

артилеристи; більш важкі гармати тягли на канатах по 50 матросів. При цьому найлегший з членів екіпажу сидів на знарядді верхом, наспівуючи або насвистуючи веселі пісні. Солдати, не такі міцні і рослі, дивилися на матросів із захопленням»¹.



Вивантаження морської артилерії з пароплаву «Боспор». Гравюра.

Всі ці заходи дозволили союзникам перейти до активних дій. На 5(17) жовтня було призначено перше масоване бомбардування російських укріплень одночасно з суші і моря. *«Англичане употребят все средства, чтобы произвести полный эффект»*, – зауважив напередодні бою В.А. Корнілов своєму ад’ютантові.

4 жовтня на борту французького корабля «Могадр» відбулася нарада, на якій союзні адмірали розробляли план дій. Армія мала почати артпідготовку о 6-30 ранку. Передбачалося, що і флот почне бомбардування берегових батарей в цей же час.

¹ Хибберт К.: 135.

На узгодженості дій морських і сухопутних сил наполягали лорд Раглан і генерал Канробер. Адмірали начебто не заперечували. Але одразу після завершення наради флотські повели «свою гру». Гамлен написав Дондасу, що не має наміру відкривати вогню до 10-30 ранку, мотивуючи це рішення тим, що «його кораблі не зможуть стріляти занадто довго. Якщо ж їм доведеться припинити вогонь раніше, ніж закінчиться артилерійська підготовка, противник може вирішити, що взяв верх над кораблями французів». Як не дивно, Дондас погодився з подібними доводами і відправив відповідні розпорядження Лайонсу.

Проте, наступного ранку, Гамлен особисто прибув на борт «Британії», де тримав свій прапор Дондас, і заявив, що план дій флоту знову змінюється. Він уже погодив зміни з генералом Канробером. Тепер кожному кораблю надається повна свобода маневру. Кораблям належало стати на якорях в лінію, бортами до берега, але при цьому не наближатися до російських батарей.

Дондас, навпаки, заявив Гамлену, що якщо вибудувати кораблі за межами вогню берегових батарей, то і корабельні гармати не зможуть дістати до супротивника. Англійський адмірал запропонував відмовитися від цієї тактики, на що Гамлен хвалькувато заявив, що в такому випадку французи будуть діяти самостійно.

Інакше кажучи, ні про яку узгодженість дій не йшлося.

На суші вже щосили гриміла канонада, а над рейдом стояла зловісна тиша. Трохи пізніше бойові кораблі союзників почали рухатися: вони шикувалися проти берегових укріплень росіян, вибираючи найбільш зручну позицію для обстрілу. Оскільки на морі був штиль, а в бою міг взяти участь лише один борт, до другого швартувався пароплав, який і буксирував корабель. Щоб зменшити розмір цілей, союзники зняли з вітрильних кораблів верхню частину рангоуту.



Облога Севастополя. Картина І.К. Айвазовського. 1859 р.

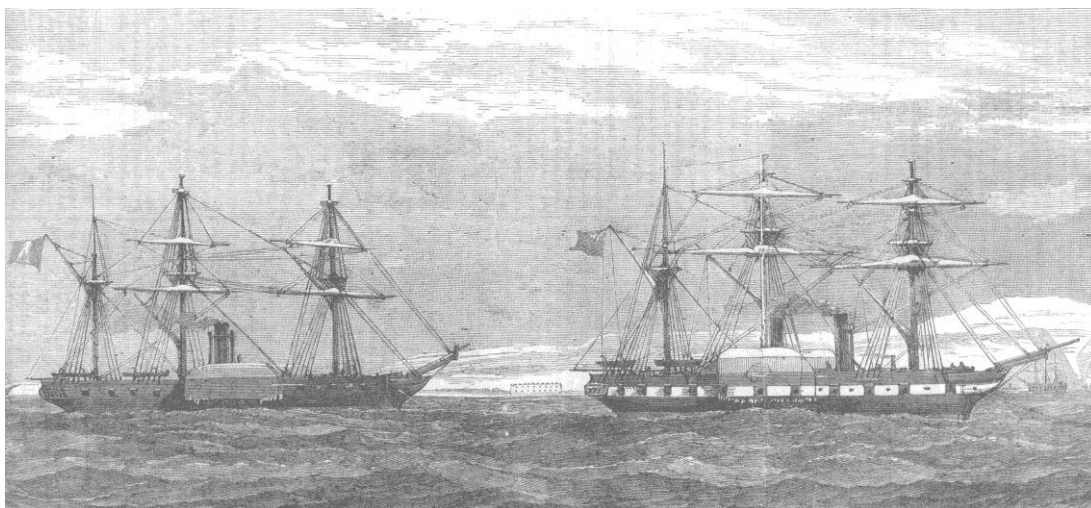
«З французької ескадри першим ближче всіх до берега зайняв позицію 90-гарматний корабель «Шарлемань», щоб діяти в тил батареї № 10. Проти його 45 гармат батарея мала тільки 4 гармати. Потім встав вітрильний корабель «Марсель», якого буксирував пароплав «Панама». Він мав 42 гармати, у росіян на цьому напрямку не було жодної одиниці артилерії. 120-гарматному «Монтебелло» з відстані 1100 метрів протистояли 7 гармат батареї № 10. Кораблям «Париж» і «Жан Бар» належало вести вогонь у фланг і тил Олександрівської батареї. 14 французьких і 2 турецьких лінійних корабля вели вогонь по російським фортифікаціям на лівому фланзі. Проти 84 російських знарядь французи на одному борту мали 794»¹.

Англійський флот діяв проти берегових укріплень на ділянці від Костянтинівської батареї до Волохової вежі. П'ять лінкорів з 280 гарматами одного борта проти 17 російських з великої дистанції обстрілювали з флангу Костянтинівську батарею, три корабля діяли проти Волохової вежі і батареї Карташевського, в тому числі «Лондон», який вів вогонь по Костянтинівській батареї з тилу².

¹ Скрицкий Н.В.: 268-269.

² Скрицкий Н.В.: 269.

М.І. Богданович підрахував, що «союзний флот поражал наши пять батарей из 1243-х орудий одного борта, которым отвечали только 150 (т.е. в восемь раз меньшее число орудий), из коих 47 стояли в казематах Александровской и Константиновской батарей, остальные же все действовали чрез банк»¹.



Французький пароплав “Sane” (ліворуч) та англійський “Sidon” на зовнішньому рейді Севастополя. Гравюра. 1854 р.

Наведені цифри можуть викликати у читача здивування. А куди ж поділися російські гармати? Адже Севастопіль спочатку будувався як морська фортеця і з моря був надійно захищений. Чому ж у вирішальний момент бою з ворожим флотом противнику вдалося домогтися багаторазової переваги в силах?

Звісно ж, що тут необхідно враховувати три моменти.

По-перше, союзники цілком свідомо і навмисно маневрами кораблів, які тривали до полудня, домагалися найбільш вигідної для себе диспозиції. Як і пропонував адмірал Гамлен, вони намагалися вивести свої кораблі з-під вогню російської артилерії і водночас нанести їй найбільшої шкоди, обстрілюючи батареї з мало захищених тилкових і флангових секторів. Це цілком

¹ Восточная война 1853-1856 годов. Сочинение члена Русского императорского Общества генерал-лейтенанта М.И.Богдановича. В 4-х томах. СПб: типография М.Стасюлевича, 1877. Т.3.

природно, в цьому і полягає тактична майстерність флотоводця. Було б смішно нарікати на те, що французи і англійці відмовилися стали ставити свої кораблі прямо перед фронтом російських батарей, а от передбачити всі можливі варіанти їх дислокації було б варто.

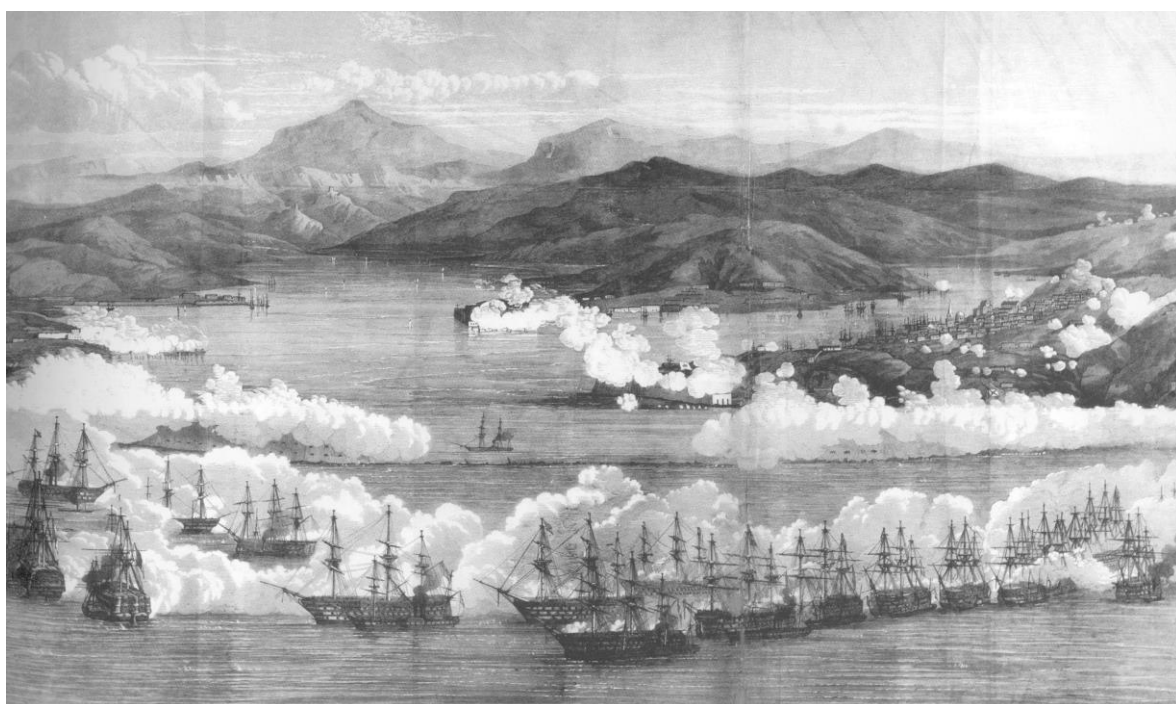
По-друге, приводячи названі цифри, М.І. Богданович ґрунтувався на офіційних даних з російських архівів, в яких зберігається чимало переможних реляцій. Чого гріха таїти, могли учасники бою після його закінчення прикрасити хід подій в своїх донесеннях, свої сили і втрати применшити, а противника – перебільшити. Ось і виходить така логіка: без єдиної гармати відбили атаку 42-х французьких гармат і вистояли.

Нарешті, по-третє, не можна не враховувати, що берегові артилеристи початково знаходяться в більш вигідних умовах, ніж корабельні. Не випадково обережний Дондас вважав «божевіллям боротися за дерев'яними бортами проти росіян, що стояли за стінами з каміння». На березі, на твердій землі, без хитування палуби, що утрудняє приціл, захищені стінами рavelінів, російські гармаші дійсно могли успішно протистояти атакам десятків і навіть сотень гармат.



Бомбардування Севастополя флотом союзників. Літографія Тімма.

Отже, перший залп, як і було домовлено, дав французький флагман. Його активно підтримали інші кораблі союзної ескадри. Як писав Дондас в записці до лорду Рагланом, «з усією відповідальністю заявляю, що за п'ятдесят років служби у флоті я ніколи не був свідком такого масованого бомбардування». Незабаром густий порохований дим огорнув рейд, і артилеристи цілилися лише по спалахам пострілів. Інтенсивний вогонь не припинявся впродовж двох годин, після чого настала перепочинок.



Бомбардування Севастополя союзним флотом 5 жовтня 1854 року.
Гравюра. 1855 р.

Виявилось, що в ході бою французькі кораблі отримали істотні пошкодження. Так, наприклад, «Віль де Парі» був «вражений 82-ма снарядами і в тому числі багатьма бомбами і розжареними ядрами, який завдав до 50-ти пробоїн і викликав кілька пожеж; розривом однієї з бомб в капітанській каюті знесений ют, на якому тоді перебував адмірал Гамелен з своїм штабом; кілька офіцерів і 34 матроса були вбиті, або поранені»¹.

¹ Богданович М.И. ...

«"La Ville-de-Paris", – читаємо у 11 випуску «Морського збірника» за жовтень 1854 року, – мав 50 ядер в корпусі, три – нижче ватерлінії, три розжарених ядра призвели до пожежі, яка, до речі, згодом була загашена, 100 ядер в рангоуті; грот і фок-щогли і одна марса-реї пошкоджені; кілька бомб впало на ют, який зовсім зруйнований»¹.

Отримав підводний пробоїну лінкор «Наполеон». Паровий лінкор «Шарлемань» втратив грот-щоглу; одна з бомб розірвалася в машині і вивела її з ладу. Французи були змушені відбуксирувати лінкор в Стрілецьку бухту. За ним пішли й інші пошкоджені кораблі.

Союзники загасили пожежі, перегрупували сили і знову вишикувалися в лінію.

Адмірал Дондас, переконавшись в неефективності тактики Гамлена, вирішив, що хтось все ж має продемонструвати хоробрість і силу духу. Тому він наказав ескадрі контр-адмірала Лайонса вирушити вперед і атакувати батареї противника.

Виконуючи наказ, Лайонс на «Агамемноні» в супроводі «Лондона» і «Санспарейла» наблизився до берега на тисячу метрів. За цими пароплавами на незначній відстані слідували парусні кораблі. Бій відновився з новою силою. Від вогню британців вибухнули зарядні ящики на Костянтинівській батареї. Вибух помітили на «Агамемноні». Вочевидь, Лайонс вирішив, що батарея остаточно виведена з ладу, і ризикнув прорізати лінію ескадри і впритул підійти до лінії затоплених кораблів. «Агамемнон» вийшов з затягнутого димом простору, розвернувся так, щоб одним бортом вести вогонь по Костянтинівській батареї, а іншим – по батареї № 10.

Але при цьому і сам лінкор потрапив під сильний перехресний вогонь. Отримавши кілька влучень, він не впорався з керуванням. Лайонс наказав подати сигнал командирам

¹ Подробности о действиях английского флота 5(17) Октября. *Морской сборник*. Т. XIII. № 11. Октябрь, 1854: 353.

«Санспарейла» і «Лондона» прикривати свій корабель, а Джорджу Полету – командиру найближчого пароплава «Беллерофон» – надати йому допомогу. «Беллерофон» хоробро вирушив на виручку, але ледве вийшов з димової завіси, позбувся ходового колеса, загорівся і повернув назад. Менш ніж за хвилину на ньому були вбиті 15 моряків. Після бою його довелося взагалі відбуксирувати з Чорного моря на капітальний ремонт.

Не зміг допомогти флагману і лінкор «Квін», який також отримав значні пошкодження. Зрештою «Агамемнон» зумів вийти з-під вогню і – разом з «Санспарейлом», на якому загинуло 70 осіб, і «Лондоном» – покинув ескадру.

На цьому втрати британців не закінчилися. В результаті невдалого маневрування сів на мілину лінкор «Родней». Понад дві години він перебував під обстрілом Костянтинівської батареї. нарешті, за допомогою пароплавів його вдалося зняти з мілини і відбуксирувати до основних сил.

О 14-30 буксирний пароплав встановив вітрильний лінкор «Альбїон» в 600 метрах від Волохової вежі. «Вогонь його був спершу звернений проти Волохової вежі, але, потрапивши під сильний обстріл з батареї Карташевського, він став відповідати на її постріли і не встиг їй нанести ані найменшої шкоди (Her fire was altogether in vain). Батарея, піднесена на сто фут. над поверхнею моря, засипала корабель бомбами, з яких одна потрапила поблизу підводної частини, а інші, розірвавшись на кубрику, викликали кілька пожеж, що змусило англійців закрити крюйт-камеру і припинити стрілянину. З великими труднощами вдалося пароплаву "Firebrand" відвести корабель на відстань поза дією нашої батареї. «Альбїон» втратив убитими 10 і пораненими 70 чоловік, а "Firebrand" 5 чоловік пораненими, в числі яких був сам командир пароплава»¹.

¹ Богданович М.И. ...

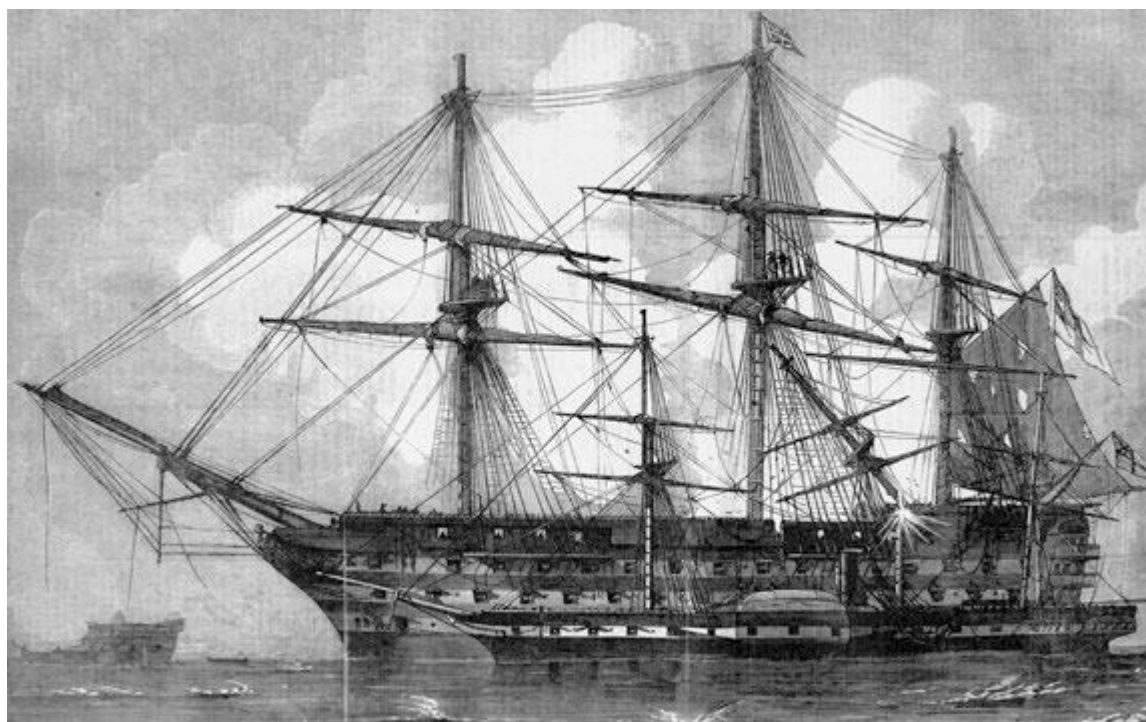
Англійська "Times" від 9 (21) жовтня 1854 повідомила про ці події наступним чином. «"Альбіону" і "Аретузі" випала трагічна роль: перший був у середній, остання в лівій дивізії. Вони сміливо підійшли до північної батареї, і тільки розпочали обстріл, як буксири були перебиті російськими ядрами, і кораблі ці залишилися без допомоги буксирних пароплавів, в той же час, як вони були найбільш обстрілювані противником. «Альбїон» загорівся в трьох місцях, і неминуче сів би на мілину, оскільки був уже на п'яти сажнів глибини, якби пароплав «Камбрія» не вивів його з під вогню, де він втратив 12 чоловік убитими і 70 пораненими. Сьогодні пароплав «Оріноко» відводить «Альбїон» на буксирі в Константинополь. Він сильно пошкоджений, особливо грот-щогла, а бізань-щогла також абсолютно збита. На «Аретузі» втрати в людях були менше (4 убитих і 14 поранених), проте корпус пошкоджений набагато сильніше. Крім того виявлено, що в наборі є суха гниль. Вчора ввечері вона пішла звідси на буксирі у пароплава. Обидва корабля від сильних пошкоджень змушені були покинути місце бою. «Родней» був усіх щасливішим, якщо не брати до уваги того пострілу, яким він збив щоглу у «Ретрібюшена». Наприкінці бою він підійшов впритул до фортів і наскочив на мілину, що йде від Костянтинівського мису. На щастя, вже було темно, і пароплав «Колумб» міг зняти його без великих пошкоджень. Не так сталося зі «Спайтфулем», що йшов у нього на буксирі. Він був настільки побитий, що почав тонути, коли його вивели з бою, він міг триматися на воді тільки при неймовірних зусиль команди, яка безперервно працювала у помп. Його терміново ремонтують і намагаються привести в стан, достатній для відправки на остаточний ремонт. «Беллерофон» і «Санспарейл» також багато зазнали, інші, хоч і не без втрат, відділалися досить щасливо. «Британія» залишилася на позиції, незважаючи на град ядер і бомб. Разом з пароплавом «Фюріус», який вів її на буксирі, вона

обсипала батареї ракетами. Сам адмірал ледь не був убитий бомбою, яка розірвалася за кормою»¹.

О пів на шосту вечора Дондас наказав вивести кораблі з бою.

В цілому, бомбардування Севастополя з моря обернулася для союзників, за словами К. Хібберта, «катастрофічною невдачею». Союзники випустили 50 тисяч снарядів, росіяни – 16 тисяч. Союзний флот втратив 520 осіб, в тому числі 317 англійців і 203 французів. На берегових батареях росіян було вбито 188 осіб. І хоча на сухопутній ділянці фронту співвідношення втрат було явно на їх користь, але і там союзники не досягли скільки-небудь помітних успіхів.

Після 5 жовтня британський флот не повторював спроб бомбардувати Севастополь у повному складі, хоч окремі кораблі вступали в перестрілки з береговими батареями і плавзасобами росіян. Зазвичай пароплави буксировали лінійні кораблі на вигідні позиції, останні відкривали вогонь, після декількох залпів відходили.



«Графальгар» і «Ретрібушн» бомбардують Севастопіль 17 жовтня 1854 р.

¹ Цит. по: Подробности о действиях английского флота 5(17) Октября. *Морской сборник*. Т. XIII. № 11. Октябрь, 1854: 358-359.

Союзники забезпечили собі повне панували на морі, хоч і не без втрат. Зокрема, британський флот мав як корабельні, так і людські втрати. Не стільки від російських гармат, скільки від осінніх штормів на дні зовнішнього рейду назавжди залишилося кілька суден союзників. Неідентифіковані фрагменти корабельних наборів виявлені на зовнішньому рейді Севастополя, тобто поза лінією затоплених російських кораблів (до кінця війни весь Імператорський Чорноморський флот – 138 бойових кораблів – був затоплений в Північній бухті).

Знахідки побиті морським шашілем дерев'яних деталей середини ХІХ століття зафіксовані дайверами в районі мису Херсонес, в Козачій та Камишових бухтах. Але сказати конкретно – чиї саме це кораблі – англійські, французькі чи турецькі без додаткових досліджень неможливо.



Ймовірно, вітрильний транспорт "Brente". Фото Н. Крайновой.

У 2006 році на траверзі мису Херсонес експедицією Департаменту підводної спадщини України був виявлений фрагмент англійського судна, імовірно – вітрильного транспорту "Brente". Зафіксовано декілька вертикальних шпангоутів, фрагмент форштевня, дошки обшивки і палуби. Металодетектор

вказав на наявність металевих предметів на дні, на глибині 20-30 см. Сергій Воронов в «Енциклопедії морських катастроф України» стверджує, що судно розбилося об підводні скелі 14.11.1854 під час сильного урагану, про який далі буде. У Херсонського маяка, крім "Brente", в той день затонули "Seeniple" і "Mina", а транспорт "Danube" згорів¹.

Розрізнена і фрагментарна інформація щодо реків на зовнішньому рейді і в малих Севастопольських бухтах поки не складається в загальну картину. Є відомості, що на траверзі заповідника Херсонес виявлений англійський адміралтейський якір.

Якоря, втрачені союзними суднами і підняті наприкінці ХХ ст., можна зустріти в найнесподіваніших місцях. Зрозуміло, найбільша колекція їх зосереджена на Історичному бульварі в Севастополі біля Панорами.



Адміралтейський якір на Історичному бульварі в Севастополі.

¹ Воронов С.О. Енциклопедія морських катастроф України : (затонулі пам'ятки антич., середньо віч. і новії, історії : залишки міст і поселень, військ, кораблі, цивіл. судна, авіа- та бронетехніка). Видавництво "Богдана", 2008: 118.

На Інтернет-сайті «Підводний Севастопіль» повідомлялося, що в Камишовій бухті на глибині 16-20 метрів виявлені два корабля англо-французької ескадри¹. Перевірити цю інформацію навіть до війни, тобто в українському Криму було проблематично через функціонування торгового порту. Вхід в акваторію порту закриває металевий хвилеріз.

Найбільш перспективною для підводного пошуку є сусідня з Камишовою Козача бухта. Тут, «на виході... у 2002 році підводна експедиція відкрила ще два місця кораблетрощі англійських вітрильників»². Хоча не виключено, що в двох останніх повідомленнях йдеться про одні і ті самі об'єкти, оскільки досить складно роз'єднати виходи з суміжних бухт.

Ось вже понад десять років підводний оператор Ігор Резник регулярно здійснює підводні рекогносцировки Севастопольського рейду. Він побудував собі будинок у Балаклаві і тримає катер в Козачій бухті. Восени 2011 року по черзі Валерій Нефьодов, я і Максим Остапенко побували в гостях у Ігоря. З перервою в тиждень-дві ми пірнали в Козачці в пошуках згаданих реків.

Підводні екскурсії залишили багато вражень, адже Козача бухта є справжнім підводним музеєм, де зберігаються артефакти різних епох – від античності до сучасності. Зокрема, мені «пощастило» споглядати авіаційну бомбу Другої світової, знайти купу античної кераміки, а також шикарне горлечко від пляшки середини ХІХ століття і відбиватися їм від якогось божевільного краба, що несподівано атакував мене...

¹ Підводний Севастополь http://crimea-tour.ru/podvod_sevast.html

² <http://www.cmsdive.com.ua/daiv2.php>



Робочі моменти підводної розвідки. Фото І. Резника.

Оскільки точних координат об'єктів Кримської війни у нас не було, то самостійний пошук затребував більшого часу, чим ми розраховували. Найдосвідченіший член нашої команди Валерій Нефьодов відвідав ці об'єкти ще на початку 90-х і розповідав, що крім дерев'яних частин набору на них незмінно присутня велика купа каміння. Він переконував, що за кольором і породі камінь явно не місцевий, привезений на Чорне море здалеку. На його думку, це був звичайний корабельний баласт. На той час Валерій був єдиним, хто бачив ці завали на власні очі, заперечувати йому не було сенсу.

Пізніше й інші знайомі драйвери відвідали ці об'єкти. Вони також згадували про кам'яні завали, з-під яких стирчали шпангоути. Однак версії про походження завалів були вже зовсім інші.

Одного разу я став свідком суперечки між Максимом Остапенко та Олександром Ластенко з приводу цих кам'яних скупчень. Один припускав, що це затонули баржі, що перевозили каміння для будівництва дамб чи інших гідроспоруд. Інший наполягав на штучному і навмисному характері засипок. Саме остання гіпотеза знайшла, врешті решт, своє підтвердження. На моє запитання про те, чи не може бути це каміння елементарним баластом, О.В. Ластенко посміхнувся і сказав, що вже він здатен якось відрізнити баластових гальку від величезних уламків вапняка.



Баластне каміння (ліворуч) і кам'яні завали (праворуч).
Кадри з фільму А.В. Лютенкова «Севастопільські історії...»

Кам'яні завали, які ми розшукували, знаходяться в районі причалу Океанаріума Міністерства оборони України, біля стаціонарно виставлених рибальських сіток. Ігор Резник виявив їх вже після нашого від'їзду. Під камінням дійсно були поховані корабельні остови ХІХ століття.

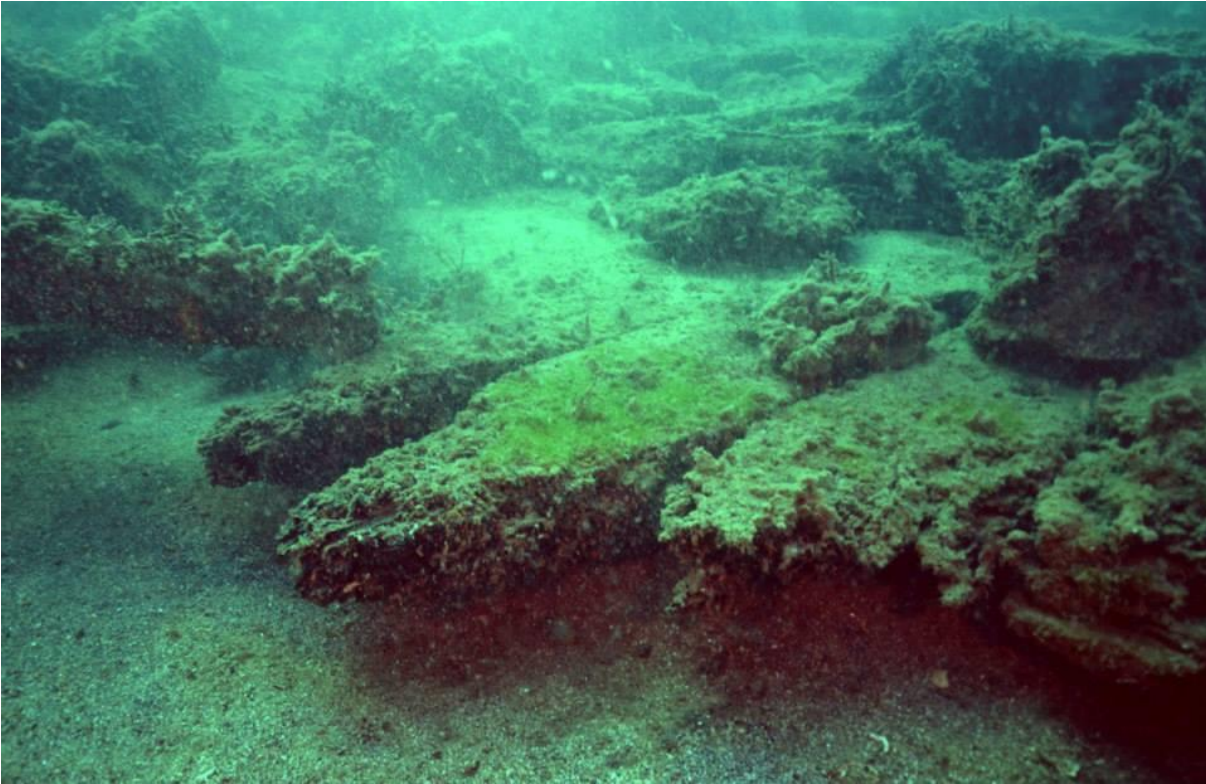


Судно часів Кримської війни, завалене брилами. Фото І. Резника.

Перший з об'єктів виявився досить великим кораблем. Судячи з розвалу шпангоутів, його ширина становила 7-8 метрів, довжина – близько 30 метрів. Глибина залягання – 18,7 метрів.

Ігор зробив декілька якісних світлин цього об'єкту. На них ми можемо побачити величезні кам'яні завали, з-під яких стирчать залишки масивних шпангоутів і бімсів. Інколи зустрічаються з'єднання з кольорових металів – латуні і міді.

Ось на наступному фото – ділянка верхньої палуби. Дубові дошки п'ятисантиметрової товщини досі добре збереглися. Між собою вони стягувалися мідними цвяхами з кільцями.



Дошки палуби, завалені камінням. Фото І. Резника.

До речі, найповніша на момент написання цих рядків інформація про цей рек міститься в науково-популярному фільмі А.В. Лютенкова «Севастопільські історії. Підводні таємниці Кримської війни». Автори стрічки розповідають, що в 2002 році на об'єкті були підняті дві одиниці з фаянсового сервізу: кругла тарілка і блюдо овальної форми. На обох були зображені логотипи англійської королівської поштової служби "ROYAL MAIL SERVICE", а також найменування пароплавної компанії "GENERAL SCREW STEAM SHIPPING COMPANY".

Виготовлені ці морські сервізи були в майстерні Джонатана Філіпса, про що свідчить напис на зворотному боці тарілки. За вказаною адресою – Лондон, Оксфорд-стріт, 358-359 – дійсно в XIX столітті тривалий час перебувала фаянсова майстерня з магазином (в наші дні там розташований супермаркет відомої мережі магазинів «Маркс і Спенсер»). Фірма Джонатана Філіпса займала величезні торгові площі, що свідчило про її солідність і розмах операцій.

Ці логотипи багато про що розповідають. Відомо, наприклад, що "General Screw Steam Shipping Company" була заснована в 1848 році Джеймсом Ламінгом (James Laming), який до того вже мав 30-річний досвід експлуатації суден.

У 1849 році "General Screw Steam Shipping Company" здійснювала вантажопасажирські рейси в Середземному морі.



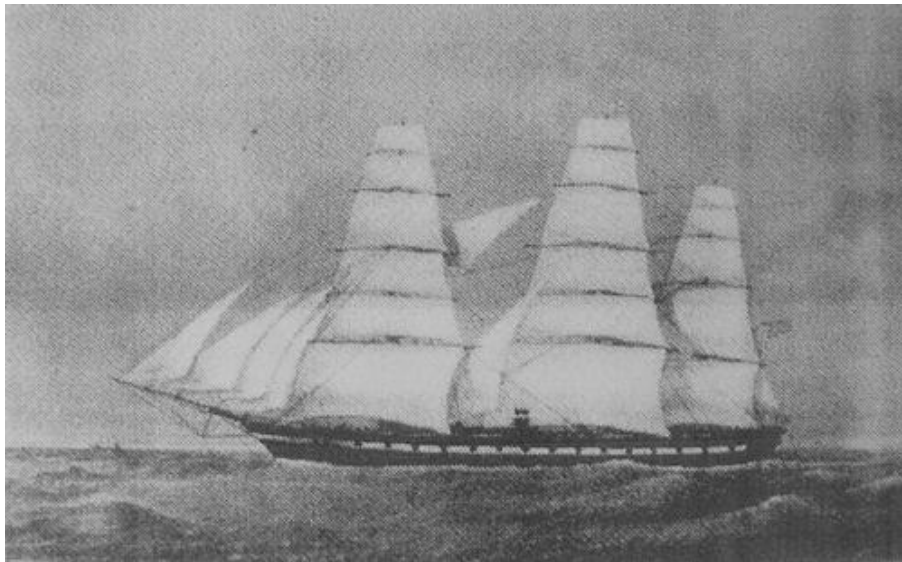
Дві англійських тарілки з логотипами.

З фільму А.В. Лютенкова «Севастопільські історії...»

Компанії належав великий гвинтовий пароплав «Босфор» ("Bosphorus") з залізним корпусом водотоннажністю 500 т. Він експлуатувався на лінії Ліверпуль-Гібралтар-Мальта-Константинополь. Згодом до «Босфору» приєдналися пароплави "Hellespont" і "Propontis". У 1850 році компанія освоїла маршрут Кейптаун (Південна Африка), в 53-му тимчасово виграла тендер на поштове обслуговування до Мельбурна (Австралія). Можливо,

зображення на одній тарілці логотипів пароплавної компанії і поштової служби відносяться саме до цього епізоду. Перемога в конкурентній боротьбі за право здійснювати поштові рейси розглядалася як почесне визнання досягнень компанії, тому ця подія цілком могла стати сюжетом прикрас морських сервісів.

Напередодні Кримської війни на замовлення "General Screw Steam Shipping Company" були побудовані кілька великих океанських пароплавів, зокрема сумнозвісний «Принц» ("Prince"), а також однотипні з ним «Золоте руно» ("Golden Fleece") і «Ясон» ("Jason").



«Золоте руно» ("Golden Fleece")



«Ясон» ("Jason")

Планувалося, що всі вони будуть використані компанією на австралійському напрямку, але з початком війни британський уряд запропонував вигідні умови фрахту для військових перевезень, а деякі пароплави взагалі придбало у власність держави. Активну участь "General Screw Steam Shipping Company" у військових поставках, втрата деяких пароплавів (зокрема, «Принца», про що піде мова далі, або «Креза», який згорів 24 квітня 1855 року на рейді Генуї при посадці сардинських солдат) призвели до того, що компанія припинила існування незабаром після закінчення війни, а її активи були продані.

Отже, знахідка тарілки і блюда з логотипами, окрім визначення англійського прапора загиблого судна, свідчить про те, що судно було не бойовим кораблем, а військовим транспортом. Втім, тарілки могли потрапити на борт судна і випадково, наприклад, в якості подарунка.



Шпангоути стирчать з-під кам'яних завалів. Фото І. Резника

Друге судно дещо менших розмірів. Воно знаходиться в 50 метрах від першого, і автори фільму навіть висловили гіпотезу, що це може бути один великий корабель, який розколовся на дві частини. Тонкі деталі обшивки розбиті штормами або розсипалися на порох. На поверхні стирчать лише дубові шпангоути або металеві частини кріплення. На одній ділянці висувається фрагмент перил фальшборту. Дно в цій частині піщане, тому не виключено, що судно практично повністю занурився в ґрунт.

Про те, що таке можливо, свідчить трагічний досвід загиблого на Севастопольському рейді лінкора «Новоросійськ». Коли в 1955 році, рівно через сто років після закінчення першої оборони Севастополя, на «Новоросійську» пролунав вибух, вище флотське начальство, яке негайно прибуло на борт лінкора, вважало, що все найгірше вже позаду. Габарити лінкора-велетня перевищували глибину на рейдовій стоянці. Дно, яке фіксувалося ехолотом, не давало можливості кораблю повністю затонути. Навіть якщо його корпус наповнився водою, вважали адмірали, лінкор або сяде на рівний кіль, або перевернеться і тихо ляже на борт. (З цієї причини з «Новоросійська» не була евакуйована частина команди, не зайнятої у рятувальних роботах, що згодом призвело до невиправдано великих жертв). Так думали і ті матроси, які шукали собі притулок на найвищих точках – щоглах корабля. Однак, коли крен досяг граничного градуса, лінкор аж ніяк не ліг на борт. Він зробив овер-кіль, причому щогли стрімко врізалися в рідко-ілістную придонну масу, яку помилково вважали твердим ґрунтом.

Гідрографічні служби флоту не могли собі навіть припустити, що під самим носом, на внутрішньому рейді Головною базі існує такий природний феномен: на материкових глинах нагромаджений сорокаметровий шар напіврідкого мулу. Цей шар мулу не тільки поглинув надбудови «Новоросійська», а й століттями засмоктував все, що йшло під воду в Севастопольській бухті. Ось чому цілком можливо, що й на

зовнішньому рейді британське судно цілком, по верхню палубу занурилося в ґрунт.

Я не випадково згадав про лінкор «Новоросійськ». Саме після вибуху на ньому з'явилися ті самі кам'яні завали, про які так завзято сперечалися мої друзі. Як пише професор С.О. Гуляр, «в колишньому СРСР існувала могутня державна машина, яка приховувала і сліди боїв, і сліди катастроф, і сліди невдач при навчаннях. Більш того, свідомо спотворювалися підводні географічні карти і рельєф. Усе узбережжя Чорного моря було прикордонною зоною, ночами воно перетворювалося в прифронткову смугу... Говорити про археологію не доводилося. Більш того, існують дані про антиархеології того часу, наприклад, частина затоплених на рейді суден епохи Кримської війни була засипана з барж камінням для запобігання доступу до них «диверсантів», а значить і вчених, і туристів»¹.

Причиною ж для подібного вандалізму були превентивні антитерористичні заходи, вжиті військовими після загибелі лінкора. Незважаючи на офіційно оприлюднену версію підризу на німецькій міні, найбільш імовірною причиною загибелі «Новоросійська» – колишнього італійського лінкора «Джуліо Чезаре», переданого СРСР по репарації, була все ж атака італійських підводних диверсантів. До речі, Уго д'Еспозіто, ветеран спеціального підрозділу італійських бойових плавців «Гамма» в своєму інтерв'ю видавництву 4Arts розповів про свою участь у знищенні радянського лінкора. «Видання підкреслює, що слова д'Еспозіто – перше визнання причетності до знищення «Новоросійська» італійських військових. До цього вони категорично заперечували таку версію»².

¹ Гуляр С.А. Подводные следы морских трагедий. *Журнал о металле*. 2006. № 3-4 (9): 91.

² Итальянцы признались в совершении диверсии против линкора «Новороссийск» в Севастополе. *Севастопольские новости*. <http://sevastopol.su/news.php?id=51711>

«Варіант диверсії, – пише М.А. Черкашин в документальній повісті «Реквієм по лінкора», – до деякої міри побічно підтверджується і тими організаційними заходами, які прийняло командування флоту після катастрофи. Був знятий з посади і відданий під суд начальник берегової шумопеленгаторної станції за те, що поставив об'єкт на профілактичний ремонт поза графіком. Знятий з посади і знижений у військовому званні командир з'єднання кораблів охорони водного району, оскільки бонові ворота в ту ніч були залишені відкритими. Для охорони кораблів 1 і 2 рангів були відразу ж введені збройні пости на баку, на юті і по бортах. Проводилися і інші оргзаходи»¹.

До числа «інших оргзаходів» належала й тотальна «зачистка» морського дна. Щоб запобігти можливим диверсії в майбутньому, у Севастопільській бухті була побудована захисна дамба, а на ближніх підступах до Головної бази флоту – знищені всі підводні об'єкти, які могли б служити укриттям для бойових плавців.

Згадує про цей факт і Олексій Єгунов в своїй короткій інтернет-замальовці: «Був відданий наказ! Засипати останки кораблів камінням, щоб диверсантам противника ніде було ховатися! Холодна війна була в розпалі! Деякі місцеві, не обтяжені розумом дослідники глибин, приймають це каміння за баласт. Такий баласт під час шторму зміститься в перші хвилини, куди йому заманеться, і погубить судно. Камінням були засипані три судна з тих, що загинули під час шторму 1854 року біля берега Євпаторії. Ось вам зв'язок часів і подій через 100 років. Вибух «Новоросійська» спровокував подальше знищення і без того мізерних залишків кораблів Кримської війни»².

У другій половині 50-х – на початку 60-х років ХХ століття чорноморські водолази цілеспрямовано руйнували затонулі кораблі. Авторитетний підводний археолог Геннадій Гусев в

¹ Черкашин Н.А. Тайны погибших кораблей: От «Императрицы Марии» до «Курска»... М.: Вече, 2002: 311.

² Егунов А.Л. Как корабли создали причалы. <http://evpatoriya-history.info/history/04-krimean-war/kak-korabli-sozdali-prichali.php>

іншому телевізійному фільмі зізнався: «Більшість з цих корпусів, які ми знаходимо, засипані саме камінням, але відразу можна зрозуміти, що це не баластний камінь, який знаходився в трюмах, а це каміння привезено, тому що видно по його геології, що каміння, як правило, інкерманське – великі брили кар'єрного виробництва, які вивозилися і засипалися, напевно, саме для того, щоб не було укриття підводних диверсантів, щоб не можна було сховатися в цьому кораблі»¹.

Інакше кажучи, рекі Кримської війни були спеціально завалені в радянський період нашої історії. Технологія була простою: над виявленими водолазами дерев'яним остовом підганяли навантажену баржу і висипали каміння на дно. Ось так, по-військовому дешево і сердито були знищені історичні пам'ятники. І затонулі в 1854 році англійські транспорти через століття знайшли свою вторинну загибель.

Залишається тільки сподівається, що під кам'яними завалами в разі їх розкопок ще залишилися хоч якісь артефакти, що дозволяють ідентифікувати судна.

¹ Фільм «Подводные пираты, или Черная метка рэкеру», производство телекомпании НТВ из серии «Чрезвычайные истории» (2007).

5. ТРАГЕДІЯ НА РЕЙДІ БАЛАКЛАВИ

Після масованого бомбардування Севастополя з суші і моря союзники взяли місто в облогу. На відстані 3-5 кілометрів від російських укріплень розташувалися табори нападників. А ось армія Меншикова виявилася поза цим півкільцем. Дочекавшись прибуття 12 піхотної дивізії під командуванням генерала П.П. Ліпранді, Меншиков віддав наказ атакувати позиції союзників під Балаклавою. 13 жовтня 1854 року взяттям чотирьох турецьких редутів у Воронцовського шляху почалася Балаклавська битва, в якій воєначальники з обох сторін немов змагалися в некомпетентності, своїми помилками обдаровуючи противника за його помилки.

Найвідомішим фрагментом цієї битви стала атака Легкої бригади. В результаті неправильно обраного напрямку атаки британські кавалеристи потрапили під перехресний вогонь російської артилерії і понесли великі втрати. З огляду на попередні випадки неузгоджених дій двох англійських кавалерійських командирів Кардигана і Лекена, які ненавиділи один одного, щось в цьому дусі рано чи пізно мало статися. За найскромнішими підрахунками втрати Легкої бригади склали 102 особи убитими (з них 9 офіцерів), 129 пораненими (в тому числі 11 офіцерів), 58 полоненими (2 офіцери). Ще 16 осіб померли від ран після бою.

Це був воістину «чорний день» для британців в Криму!

Оскільки предметом нашої розповіді є переважно історія флоту, не будемо докладно зупинятися на подіях, що відбувались на суші. Відзначимо тільки, що не менше кровопролитним для англійців була Інкерманська битва 24 жовтня 1854 року, в ході якої князь Меншиков, отримавши нові підкріплення з Бессарабії, намагався зняти облогу з Севастополя та скинути союзників у море.

Однак цим планам не дано було збутися. «У битві при Інкермані британська армія втратила вбитими і пораненими

близько 8 тисяч осіб. За оцінками Раглана, росіяни втратили там до 11 тисяч солдатів, але, як гірко прокоментував це капітан Біддульф, «вони можуть дозволити собі таке». Севастополь стояв перед союзниками непорушною твердиною, і багато хто став схилитися до думки, що цей величний місто і його безстрашні захисники не складуть зброю»¹.

Що ж стосується флоту, то слід визнати, що його роль в Кримській війні була значно більшою, ніж звичайне супроводження армійських операцій. Флот блокував Севастополь, бомбардував фортифікаційні споруди, але головне – забезпечував постачання поповнень, боєприпасів, спорядження, продовольства. Як писали французькі історики Ернест Лавісс і Альфред Рамбо, «з військової точки зору Кримську війну слід визнати однією з найбільш своєрідних і важких воєн. Воюючі держави розташовані були на двох протилежних кінцях Європи; не маючи спільних позицій, вони могли взаємодіяти один з одним тільки морем, так що англо-французька армія повинна була забезпечуватися припасами і продовольством з пунктів, які відстояли від неї більш ніж на 4000 кілометрів. Транспорти – здебільшого вітрильні – втрачали не менше дванадцяти днів, а часто і місяць на перехід з Марселя в Галліполі, звідки в Севастополь доводилося йти ще від шести до семи днів»².

Для постачання армійських вантажів в структурі британського військово-морського флоту існував спеціальний підрозділ – Відділення морських транспортів. Воно було створено ще в 1689 році, потім розформовано в 1817-му і відтворено в 1832 році. За цей час військові транспортники накопичили солідний досвід, про що свідчить, зокрема, практично ідеальна доставка експедиційного корпусу в Крим.

До цього слід додати, що в розпорядженні союзників був і англійський торговий флот, на ті часи – найбільший в світі. За

¹ Хибберт К. ...: 225.

² Цит. по: История XIX века под редакцией профессором Лависса и Рамбо / М.: ОГИЗ Государственное социально-экономическое издательство, 1938.

оцінками німецького морського історика Альфреда Штенцеля, в 1854 році він налічував вже 1700 пароплавів різних рангів з загальною водотоннажністю в 326 тисяч тон¹. Однак, розпорошений по всіх морях і океанах земної кулі, цей тоннаж вражав лише на папері. Реально торгові судна мали ще сконцентруватися в Чорному морі для забезпечення військових поставок, на що потрібен був час. Восени ж 1854 року, як не парадоксально це звучить, у найбільшій морській держави елементарно не вистачало вантажного тоннажу. Для забезпечення поставок до Криму армійського вантажу британський уряд активно перекидав судна з інших морів, а також зафрахтував понад 200 транспортів, що належать приватним компаніям.

В результаті цих рішучих дій союзники зосередили на Чорному морі Об'єднаний флот, який включав 89 військових кораблів і 207 (а за іншими відомостями – 300) торгових судів і транспортів. Завантажені в Англії і Франції, вони прибували до Константинополя, де з них формувалися невеликі кримські конвої, як правило, під охороною одного чи декількох військових кораблів. Водночас, флотське начальство не особливо піклувалося про надійне супроводження транспортів. Переконане що Чорноморський флот росіян надійно блокований в Севастопольській бухті, воно дозволяло суднам йти взагалі без охорони. Деякі транспорти перетинали море і в одиночному порядку.

Набагато більше британські адмірали були стурбовані проблемою безпеки самої морської бази, вразливість якої наочно продемонструвала Балаклавська битва. У спішному порядку були зведені додаткові укріплення, а гарнізон Балаклави істотно підсилено. Атака росіян супроводжувалася панікою в Балаклаві, і адмірал Дондас навіть наказав завантажити на кораблі морську піхоту частину гармат, щоб бути готовим терміново залишити

¹ История войны на море в ее важнейших проявлениях с точки зрения морской тактики Альфреда Штенцеля... М: «ЭКСМО», 2002.

бухту. Лише спокійна твердість Лайонса завадила евакуації флоту з Балаклави. Саме Лайонс зумів переконати свого начальника, що Камишова бухта замала для всього союзного флоту і що втрата Балаклави вже через тиждень призведе до необхідності залишити Крим. Пропозицію Лайонса утримувати Балаклаву до кінця було схвалено лордом Рагланом.

Панічні настрої Дондаса стали останньою краплею в чаші терпіння королеви, за якою послідувала відставка адмірала. Його місце зайняв віце-адмірал Лайонс, який отримав також звання лорда.

Але і після кадрової рокировки союзні кораблі в Балаклаві перебували в стані постійній готовності покинути бухту в разі нової атаки росіян. Ця загроза змушувала англійців тримати частину суден на зовнішньому рейді.

Цим пояснюється, чому через тиждень після Інкерманської битви на зовнішньому рейді Балаклави скупчилося кілька десятків транспортних суден, що доставили термінові вантажі для англійської корпусу. Тилові служби були, м'яко кажучи, не готові до обробки такої кількості вантажу. Сучасники скаржилися, що інтенданти вкрай погано задовольняють запити армії.

З листопада 1854 року розміщенням судів в Балаклавській бухті позмінно керували головний агент Адміралтейства і командувач Відділенням морських транспортів на Чорному морі капітан Крісті, командир лінкора «Санспарейл» Леопольд Хітс, контр-адмірал Чарльз Фрімонтл, який тримав прапор на лінкорі "Leander", контр-адмірал Едвард Боксер. Всі приватні судна перебували під повним контролем головного наглядача за транспортом.

«У самій Балаклаві, – констатує К. Хібберт, – панував цілковитий безлад. Адмірал Боксер, який відповідав за транспортне сполучення з Константинополем, не міг впоратися з цим хаосом. Капітан Шиплі, який перебував в Балаклавському госпіталі після поранення на Альмі, писав матері, що «в

Балаклаві відсутня керівництво, точніше, воно є, але ім'я йому адмірал Боксер. Створюється враження, що ця людина за все своє життя так і не зробила нічого путнього». Кораблі і транспортні судна приходили в переповнену гавань без попереднього повідомлення; ніхто не знав заздалегідь, який вантаж вони везуть. Іноді кораблі робили по два рейси з Константинополя в Балаклаву нерозвантаженими. Адмірал Боксер ніколи не знав точно, скільки суден є в його розпорядженні, де вони будуть розвантажуватися і чи отримають паливо. Бувало, що порожні кораблі спокійно стояли в очікуванні на рейді, а адмірал у відповідь на запити військових заявляв, що у нього немає зараз вільного транспорту. Він ніколи не вів облікових записів. Раглан писав про цю людину: «У всьому, що стосується адмірала Боксера, я безсилий. Здається, що ця людина просто не здатна виконувати свої обов'язки». Судна цілими днями і навіть тижнями чекали на зовнішньому рейді, коли вони отримають дозвіл на вхід в Балаклаву і розвантаження»¹.

Ізабелла Дуберлі, вона ж Фанні, схильна до авантюр жінка, дружина скарбника 8-го гусарського полку Генрі Дуберлі, увійшла в історію Кримської війни завдяки публікації її щоденників. Вона дивувалася з приводу впертого небажання портового начальства вести всі судна, що стояли на зовнішньому рейді Балаклави, до бухти. «Всю минулу ніч – ураган величезної сили. На щастя, він дув з берега, інакше заподіяв би серйозні руйнування кораблям, що стояли з зовнішнього боку бухти. Чому кораблям наказано перебувати з зовнішнього боку бухти? Всі капітани транспортів негативно ставляться до якірної стоянки. Чому їх тримають там проти їх думки і бажання?» (Запис від 29 жовтня). «Сильний ураган викликав такі жахливі хитання серед суден як всередині, так і зовні бухти, що капітани декількох кораблів, що стоять за межами бухти, протестували проти того,

¹ Хибберт К.: 235-236.

що їм не дозволили сховатися в самій бухті» (запис від 10 листопада)¹.

Втім, те, що було незрозумілим для цивільних осіб і моряків, і те, що британське командування не бажало розголошувати, полягало в тривожному очікуванні нової атаки росіян на базу. З огляду на вкрай незручний, вузький, з двома поворотами вихід з Балаклавської бухти, не варто було розраховувати на швидку евакуацію суден що знаходилися всередині гавані. Потенційна небезпека захоплення противником військових вантажів була дуже велика.

Не випадково ті зі свідків, хто був безпосередньо пов'язаний з розміщенням суден, інакше розставляв акценти. Ось наприклад, думка старшого офіцера лінкора «Санспарейл» командора У. Гордона: «26 жовтня 1854 року воєнна влада оголосила, що наші позиції в Балаклаві ненадійні... Вранці 27 жовтня ми пришвартувалися в Балаклаві, але передчуття нападу росіян було настільки гострим, що кільком військовим транспортам наказали вийти з бухти. "Resolute", який мав на борту 500 тон боєприпасів, був одним з цих судів. Тому на цілком законних військових підставах за наказом головнокомандувача кораблі, що мали військові вантажі, були виведені з бухти на зовнішній рейд, а головний транспортний агент ефективно проконтролював виконання цього розпорядження. Вивантажувати на берег 500 тон пороху перед очікуваним нападом ворога було б просто смішним. І вже 10 листопада сер Колін Кемпбелл послав свого помічника для того, щоб тримати всі судна в готовності перед початком наступу»².

¹ Duberly Isabella. Journal Kept during the Russian War: from the departure of the army from England in April 1854, to the fall of Sebastopol by Mrs. Henry Duberly. London: Longman, Brown, Green, and Longmans, 1856. 356 p. (На русском языке в переводе Е.Н. Деремедведя дневник И. Дуберли был опубликован в журнале «Историческое наследие Крыма» (2007, № 18)).

² Commander W. Gordon. Balaclava and the Sevastopol Inquiry. December, 1855.

Доля "Resolute" (у перекладі – «Непохитний»), згаданого в цитованому документі, була типовою для багатьох транспортів, що чекали своєї черги входу в гавань. Це трищоглове судно було побудовано в Блекуолле на корабельні Річарда і Генрі Грінів. Спущене на воду в 1851 році, воно мало трюми вантажопідйомністю 639 тон. Судновласники планували використовувати судно для вантажопасажирських рейсів в Австралію. Але з початком війни уряд запропонував господарям вигідний фрахт, і «Резолют» був переданий військовим.

У квітні 1854 року "Resolute" завантажили в Східно-Індійських доках, після чого він попрямував до берегів Криму. Судно вів досвідчений капітан Р.О. Левіс. Після прибуття в Балаклаву він уже ввів транспорт в бухту, коли вийшов наказ головного агента Адміралтейства і командувача Відділенням морських транспортів на Чорному морі капітана Крісті повернутися на зовнішній рейд.

Третій помічник капітана "Resolute", Стефен Оуен у своєму листі так описує цю подію: «"Resolute" разом з 30 іншими судами благополучно стояв в Балаклавській бухті, поки не надійшов наказ вийти з неї. Буксир вивів нас на зовнішній рейд, де ми стали на якір на глибині 40 сажнів і витравили 90 сажнів якірного ланцюга правого борта. Вітер тоді був дуже слабким. На наступний ранок наш капітан відвідав капітана Крісті і заявив протест проти небезпечної якірної стоянки і вірної загибелі корабля з усією командою в разі краху на скелях. В результаті капітан отримав сувору догану від головного начальника транспортами і заяву, що він не дозволяє диктувати свої умови жодному з капітанів транспортів. Кілька разів Левіс наполегливо просив капітана Крісті дозволити йому вхід в бухту, але всякий раз отримував відмову. За день до катастрофи капітан Левіс написав листа Крісті і отримав через свого другого помічника таку ж відповідь, як і в перший раз»¹.

¹ Shipping Gazette. – 1855. – April 2. – Vol. 12. - № 569. – P.65.

Занепокоєння капітана Левіса викликали свіжа погода на морі і поганий ґрунт, який не тримав якорів. В результаті транспорти на рейді повільно дрейфували, тягнучи за собою по дну свої якоря. І якщо капітан Крісті не хотів мати під боком порохову бочку вагою в 500 тон, то капітан Левіс, який вже «сидів» на ній, немов передчував, що може трапитися, якщо вітер змінить напрямок.

13 листопада величезні хвилі змусили адмірала Лайонса, який тримав прапор на лінкорі «Агамемнон», зняти морську облогу Севастопольської бухти. Він наказав кораблям ескадри піти у відкрите море, подалі від небезпечних берегів і там штормувати.

На наступний день, 14 листопада (деякі джерела наводять дату за новим стилем – 02.11.1854) над південним узбережжям Криму пронісся шторм рідкісної для цих місць сили.

Цей надзвичайний природний феномен не міг не привернути до себе уваги натуралістів. У Франції він став навіть приводом для організації першої в світі регулярної метеослужби, яку очолив астроном Левер'є, який прославився «теоретичним відкриттям» планети Нептун. За його спостереженнями, напередодні листопадового урагану в Криму буря лютувала і в Середземномор'ї, але в Чорному морі шторм пройшов вузькою смугою, що не потурбувавши ані Одеси, ані Кавказького узбережжя.

Детальний опис листопадового урагану представили також французький інженер-гідрограф Келлер і офіцер російського флоту І.А. Івашинцев. На їхню думку, чорноморський шторм мав всі ознаки тропічного тайфуну і не був пов'язаний з середземноморською бурею.

Сучасні метеорологи стверджують, що подібні урагани надзвичайної сили виникають в середніх широтах тоді, коли восени вода залишається тепліше за повітря в тилу основної області низького атмосферного тиску (циклон). Оскільки поєднання таких умов трапляється не кожен рік, до приходу

циклону вода встигає охолонути, і над Чорним, а також Азовським або Каспійським морями проноситься звичайний циклон. Тому надзвичайні шторми виникають не часто – раз в 7-10 років, але тоді їх сила жахлива. Ілля Кабатченко і Геннадій Матушевський пишуть, що такі умови повторювалися, зокрема, в жовтні 1969 в листопаді 1981 і 1992 років.



«Надзвичайний шторм» 11 листопада 2007 р. на схід від мису Айя.

Фото з: <http://blog.imhonet.ru/author/chembalo/post/2682677/>

«У штормі в 1981 році природа сама дала фахівцям можливість оцінити розміри штормових хвиль – в районі мису Тарханкут, в північно-західній частині моря їх ударами був знищений настил нафтогазовидобувної платформи на висоті 14 метрів над рівнем моря»¹. За їхніми оцінками, максимальна висота хвиль у відкритому морі може досягати 16-17 метрів.

Надзвичайний шторм 2007 року призвів до загибелі в Керченській протоці кількох українських і російських суден, а

¹ См.: Кабатченко И., Матушевский Г. «Проклятие одиннадцатого месяца» на Черном море. *Море*. 1998. №1.

нафта, що витекла з пошкоджених танкерів, забруднила море та узбережжя.

Саме такий ураган пронісся над Чорним морем в середині листопада 1854 року. Пізніше вчені відзначають, що швидкість вітру перевищувала 72 вузла.

«Попередня ніч була холодною і сирою. Але близько п'ятої години ранку дощ, який безупинно лився, несподівано припинився. Стоячи біля намету, скарбник Діксон подумав, що ніколи не бачив такого прекрасного ранку. «Потепліло. На небі сяяли зірки і сяяв Місяць. Незабаром над річкою, над криваво-червоними хмарами встало сонце. Але через півгодини дощ полив з новою силою. До шостої ранку шум дощу стали перекривати пориви ураганного вітру і ляскання брезенту наметів. Несподівано почувся страхітливий свист і тріск, і намети буквально відірвало від землі. Вони літали в повітрі, схожі на листки паперу. Каміння каталися по землі і зносили все на своєму шляху, калічили людей, рвали брезент, розбивали скло. Важкі ядра ганяло по землі як крикетні кулі. Ураган перевертав вози і волочив волів як кошенят»¹.

У Балаклаві вітер з коренем вирвав стародавні тополі, а на 5 кілометрі зі штаб-квартири лорда Раглана зірвало дах.

«...Поступово посилювався вітер, – пише російський історик Н.Ф. Дубровін, – до ранку 2 листопада, перейшов в такий ураган, якого не пам'ятають старожили Севастополя і досвідчені моряки Чорноморського флоту. Хмари насувалися швидко, заблищала сліпуча блискавка, почувлися удари грому і, слідом за жахливим вітром, полився така злива, що на рівному степу в кілька хвилин утворилися річки. Море хвилювалося і пінилося, як киплячий казан – в цей день воно було дійсно чорним... Вітер зривав верхівки хвиль і розкидав їх на берег таким дрібним і густим пилом, що кораблі, які стояли в глибині бухти, зникали в цій морській піні. Крізь стіну водяного пилу і бризок видно було

¹ Хибберт К.: 230.

тільки ліс щогл, нахил від хитання в різні боки, видно було розірвані снасті і ошмеття вітрил, що бовтаються в повітрі. Денне світло затемнюється то великим градом, то дрібною крупою, то снігом. Вітер руйнував будинки, ламав дерева, зривав черепицю і залізні листи з дахів, несучи їх як лист паперу. У Сімферополі будинок губернатора, дворянське зібрання і центральний хлібний магазин залишилися без дахів. На південному березі Криму була зірвана половина даху Оріандського палацу, який належить імператору. У Бердянську викинуто на берег і розбите до 46-ти різної величини судів, в тому числі великих; і морські хвилі від сильного напору вітру залили вулиці і площу так, що в деяких місцях висота води доходила до 3 фут.»¹.



Шторм. Ф. Бенуа.

Того ранку на зовнішньому рейді Балаклави перебували пароплаво-фрегати «Вулкан» і «Ретрібюшн», 14-гарматний

¹ Дубровин Н.Ф. История Крымской войны и обороны Севастополя. В 3х т. СПб: Типография товарищества «Общественная польза», 1900. Т.2: 291.

парової шлюп «Нігер», паровий шлюп «Везувій», парові транспорти «Евон», «Мельбурн», «Сіті оф Ландон», «Принц», «Ясон», вітрильні транспорти «Кенілворт», «Леді Валіант», «Медора», «Мерсі», «Пілван», «Резолют», «Ріп Ван Вінкль», «Сер Роберт Сейл», «Хоуп», вантажні зафрахтовані судна «Прогрес», «Вандерер», «Пелтома», приватні бриги «Мальтієць», «Мері Енн» та ін. Крім того, всередині Балаклавської бухти стояли 4 військових кораблів, 8 вітрильних і 7 парових транспортів, у підсумку 19 великих суден, чотири буксири і кілька приватних яхт.

«14 листопада – записала в щоденнику Ізабелла Дуберлі, яка ночувала на борту судна «Зірка Півдня», ошвартованого в Балаклавській гавані, – жахливий ураган почався приблизно о 5 годині ранку. О 7 годині, коли я виглянула у вікно каюти, бухта буквально кипіла і була покрита піною, а кораблі страшно розхитувало. До 9 години це посилювалося до того, що я ледь могла, навіть чіпляючись за надбудови, просуватися палубою. Бризки, розсипаючись над скелями на багато сотень футів, здавалися сильним дощем. Кораблі стикалися і наносили один одному сильні пошкодження. Корму «Зірки Півдня» протаранив міцним бортом «Медуей», що височів над нею... Тільки о другій годині дня, незважаючи на вітер і негоду, мені вдалося, піднімаючись з одного корабля на інший, зійти на берег, щоб побачити найжахливіше видовище. О так! Що за видовище: побачивши раз, його ніхто не зможе забути!»¹.

До пів на восьму ураган посилювався, розриваючи ланцюги і зносячи якоря. Пароплави відчайдушно маневрували проти вітру, вітрильні ж судна до цього часу були вже приречені. Екіпажам доводилося вдаватися до будь-яких засобів, щоб не дати хвилям розплющити корпусу їх суден о скелі.

Близько дев'ятої години ранку море подарувало змученим матросам кілька хвилин перепочинку. Здавалося, що

¹ Duberly Isabella. Journal Kept during the Russian War...

найстрашніше вже позаду. Люди не встигли оговтатися від першого акту стихії, як нові пориви ураганного вітру здивили водяні вали. Навіть старі морські вовки, представники «Володарки морів», що не раз перетинали океани, яких, здавалося, нічим вже не здивуєш, – і ті були в розпачі. Матроси деяких судів поспішали стрибнути за борт в надії досягти берега вплав. Але це вдавалося небагатьом, більшість з них або тонуло, або розбивалося о скелі.

Хвилі зривали з якорів великі транспорти і просто перекидали дрібні судна на рейді, вдаряли корпусами о кам'яні стіни, здіймаючи в небо тисячі бризок – і велично відступали, приносячи при своєму шляху нітрохи не менше лиха.

Першими жертвами бурі стали американські кліпера-красені «Прогрес» ("Progress") і «Ріп Ван Вінкль» ("Rip Van Winkle"). «Прогрес», зафрахтований союзниками для військових потреб в Північно-Американських Штатах, хвилі били о каміння. Після третього удару корпус розколовся, а з трюмів на поверхню випливали тюки сіна, бочонки з ромом і сухарями, мішки, ящики. Все це знову і знову – з кожною новою хвилею – з шумом налітало на вертикальний схил берега.

Десять хвилин по тому хвилі кинули на скелі кліпер «Ріп Ван Вінкль», обладнаний запатентованим пристроєм посилення керма і новітньою системою пожежогасіння. За свідченням очевидців, удар нагадував вибух. Кліпер миттєво пішов на дно. Крім двох щасливців, загинули всі, хто знаходився на борту судна, включаючи капітана королівських драгунів Гаррі Крофта, англійського фотографа Річарда Нікліна і його асистентів – капрала Джона Пендерера і молодшого капрала Джона Хаммонда.

Що стосується «Резолюта», то про його останні хвилини нам відомо завдяки листу Стефена Оуена, єдиного офіцера судна, який залишився живим. Ще напередодні, коли стало остаточно ясно, що в гавань транспорт не впустять, капітан Левіс ужив усіх необхідних заходів, щоб уникнути катастрофи: були спущені

брам-стеньги, втягнутий утлегар, зняті всі лісель-спірти. «Наступного ранку (п'ятниця, 14 листопада) близько 7 години вітер, що дув всю ніч з південного заходу, почав дуже швидко посилюватися, погода стала різко погіршуватися, і на море піднялося хвилювання. Це вказувало на сильну бурю. Капітан Левіс вийшов на палубу і розпорядився віддати лівий якор і залишити за бортом 80 сажнів його ланцюга. Потім ми почали маневрувати на ланцюгах двох якорів, поки з правого борту не залишилося в воді 140 сажнів, а з лівого 95»¹.



Буря. Крах іноземного корабля (Епізод Кримської війни).
Картина І. К. Айвазовського. 1855 р.

Коли шторм ще більше посилювався, Левіс наказав команді зрубати обидві щогли, які своїми коливаннями погрожували остійності корабля. В цей час не витримав якорний ланцюг правого борта, і «Резолют» розгорнуло навколо лівого ланцюга. Матроси зрубали фок, потім грот-щоглу. «Море затопило палуби бака і юта, – згадував С. Оуен, – а зрубані щогли, що каталися від

¹ Shipping Gazette. 1855. April 2. Vol. 12. № 569: 65.

одного борта до іншого, калічачи матросів корабля, не залишаючи їм шансів на порятунок. Мене двічі затискало між частинами рангоуту, і я з великими труднощами уникнув вірної смерті. Близько 10 години ранку лопнув якірний ланцюг лівого борту, і разом з цим все надії вижити були втрачені»¹.

За іншими джерелами, ланцюг був розірваний при падінні щогли. Судно відразу ж понесло на скелі. Побачивши це, капітан Левіс встиг віддати останню команду, звільняючи екіпаж від служби: «Рятуйся, хто може!». При першому ж ударі половину команди змило з палуби. Другий удар був фатальний.

Корпус розколовся, а капітан Левіс, якому вдалося втриматися канаті, що звисав за кормою, був розплющений, коли корма вдарилася о скелю і розлетілася «на друзки».

Сам Оуен опинився у воді. «Коли корабель розбився, величезні хвилі поглинули нас і я відчув, як потрапив в швидкий водний потік, і мене кинуло плечем на скелю. Приголомшений, я лежав без руху, поки море знову не вдарило мене об скелю, піднявши вище, ніж у перший раз. За допомогою моряка, який також зазнав аварії, я вибрався з води на суху частину скелі, але хмара водяних бризок облила нас. Один з наших моряків був травмований шматком шпангоута, кинутого морем. Зібравши всіх людей нашої команди, що вижили, я виявив, що нас залишилося всього дев'ять чоловік. Морякам з кораблів "Trent", "Medway", "Tonning" і "Harbinger", які опинилися у воді, допомогли врятуватися члени екіпажу лінійного корабля "Sanspareil", а потім мене і матросів, які перебували на каміннях, підняли нагору на висоту 360 футів за допомогою встановленої на вершині скелі балки з проведеним через блок канатом»².

Далі третій помічник перелічує імена врятованих членів екіпажу: матроси А. Бутчер, Дж. Дісней, Дж. Кейті, Х. Мак'Лірі, Дж. Мак'Местер, Т. Слейтер, Дж. Сміт, Дж. Елісон. Завдяки

¹ Shipping Gazette. 1855. April 2. Vol. 12. № 569: 65.

² Shipping Gazette. 1855. April 2. Vol. 12. № 569: 65.

публікації листа Оуена в газеті родичі та австралійські друзі моряка, які вже отримали звістку про загибель «Резолюта», дізналися про його дивовижний порятунок.

Однак, на «Резолюті» список втрат англійського флоту в той день не завершився. Наступними в черзі жертв урагану стали вітрильний транспорт «Вандерер» ("Wanderer"), пароплав «Принц» ("Prince"), вітрильні транспорт «Пілван» ("Pilvan"), «Панола» ("Panola"), «Мельбурн» ("Melbourn"). Втім, з приводу останнього судна існують дані, що, отримавши значні ушкодження, втративши все щогли, воно все ж таки залишилося на плаву.

А ось вітрильний транспорт «Хоуп», поза всякими сумнівами, знайшов свій кінець на Балаклавському рейді.

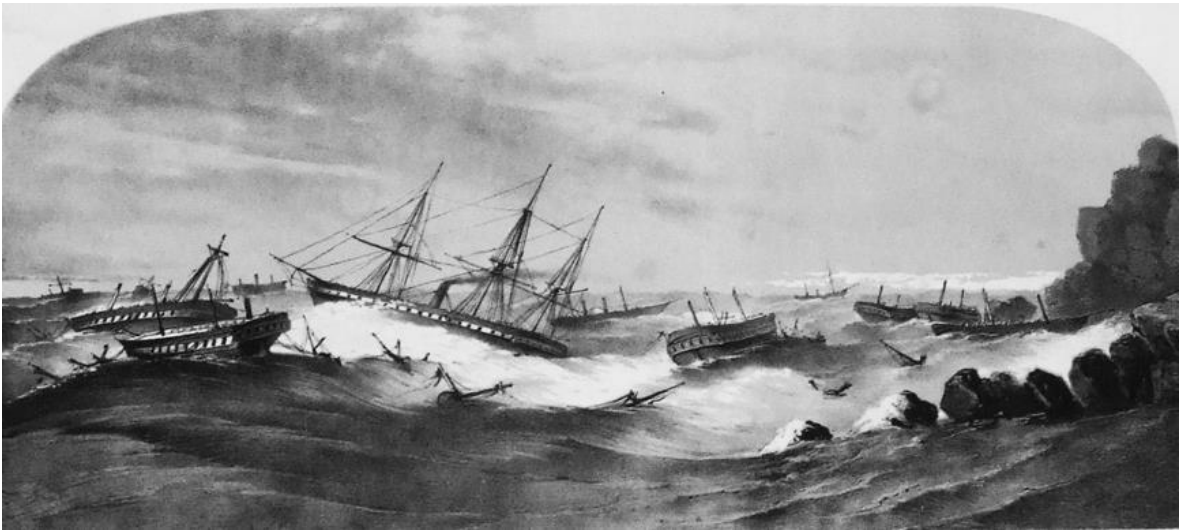
Повністю зруйнований був вітрильник «Мерсі» ("Mercia").

Затонув транспорт «Пелтома» ("Peltoma"). Парадоксально, але єдина людина, якій вдалося вціліти зі всієї команди «Пелтоми», був її капітан, який, як відомо, залишає судно останнім.

Приватний двощогловий бриг «Мальтієць» ("Maltese") пішов на дно з усім екіпажем і декількома арабськими кіньми вороної масті, призначених для вищого офіцерського складу.

У списку втрат згадується вітрильний транспорт «Кенілворт» і вітрильно-гвинтове судно «Ріпальс». З приводу останнього в «Енциклопедії морських катастроф України» читаємо: «Відповідно до виявлених архівними матеріалами пароплав «Ріпальс» є однотипним з "Prince" гвинтовим судном з подібним (з тикового дерева) такелажом. Офіційна інформація державних архівних фондів Великобританії не підтверджує загибель згаданого судна в Чорному морі. Інформація про загибель екіпажу також відсутня»¹.

¹ Воронов С.О. Енциклопедія...: 114.



Аварії суден турецько-англо-французького флоту поблизу Балаклави
під час бурі 2 листопада 1854 року.
Літографія В. Тімма. СПб., 1855 рік.

Отже, між дев'ятою і десятою годинами ранку 14 листопада 1854 роки тільки на зовнішньому рейді Балаклави загинуло 34 судна Об'єднаного флоту союзників. В морську безодню пішли сотні тон артилерійського пороху, мільйони патронів і величезна кількість різного майна.

У самій бухті, куди так прагнули потрапити ті, хто чекав на рейді, було далеко не так безпечно, як здавалося на перший погляд. «Тут, – пише С.М. Сергєєв-Ценський, – багато кораблів були прив'язані один до одного, інші ж прикріпили себе до прибережних скель, як до найнадійніших причалів. Але як тільки вибухнула буря, вони стали дрейфувати уздовж всієї гавані і стикатися один з одним. Якір віддавався за якорем, але мулистий ґрунт дна погано тримав їх, – вони тяглися. Але бувало й так, що якір тримався міцно, тоді лопалися якірні ланцюги, як мотузки. На судна, що стояли ближче до набережної, напірали судна, що стояли в середині, і перші то тут, то там терпіли аварії. Один австрійський бриг, що зірвався з якорів, був відкинутий на скелі, перекинувся і затонув. Зламани при цьому щогли його косо стирчали під водою. «Авон», який увірвався в гавань, зіткнувся з судном «Вікторія» і теж зірвав його з якорів. «Вікторія»

понеслася до берега, там зламала кермо і гвинт і лягла на бік. У такій смиренній і лагідній в тиху погоду, у такий затишній зазвичай Балаклавській бухті судна танцювали тепер самий дикий і п'яний канкан, які можуть тільки приснитися в кошмарі. Один з кораблів лічених дванадцять разів вдарився о берегові скелі. Розмах хвиль тут не був такий сильний, щоб розбити його з двох-трьох ударів, і тільки дванадцятий виявився для нього фатальним, і він розпався. Його екіпаж користувався близькістю його до берега під час цих ударів, щоб зіскакувати з нього на скелі. Іншим щасливцям вдалися такі стрибки, але більшість падало в проміжок між бортом і кам'яним схилом або зривалося з слизьких і голих каменів, і їх давило. У гавані до реву урагану домішувався тріск щогл, що ламалися то тут, то там, глухий стукіт суден, що стикають, і крики людей, що зазнають лиха, зливалися в одне багатоголосе виття з криками людей на березі, які не знають, як і чим допомогти»¹.

Місіс Дуберлі з хвилюванням спостерігала, як всередині бухти кліпер «Дика хвиля» ("Wild Wave") безнадійно намагався перебороти море. Його капітан і команда – всі, крім трьох юних стюардів, покинули його о дев'ятій годині, тобто незабаром після початку шторму. «Господи, вияви милість до тих дітей! Капітан Фрейн, капітан Лідл і кілька матросів кидають вниз мотузку, за яку хапається один хлопчик, але величезна хвиля відкочується назад, і більше його ніхто не бачив. Вони кидають її вниз вдруге молодикові, який стоїть на юті, але корабель налітає на безжальні скелі, палуба розколюється під його ногами, і той летить вниз, покалічений і безпорадний. Однак кліпер все ще тримається, поки до нього не спрямовується швидка хвиля, і море пред'являє на нього свої права. Втрачаючи свідомість від втоми і страху, третій і останній з живих хапається за рятувну мотузку: його тягне на скелю, і ось через мить одним єдиним рухом маленький

¹ Сергеев-Ценский С.Н. Севастопольская страда: Эпопея. Ч.1-3. – М.: Правда, 1985. – 623 с.

кораблик підкидає вгору. Він ніби благає про допомогу, а потім обрушується вниз безформною масою, посипавши море трісками, щоглами, вантажем, сіном, хлібом і канатами... Тим часом «Відплата», «Леді Веліант», «Мельбурн», «Гордість Океану», «Медора», «Мерсі» і ще кілька кораблів, благополучно вийшовши зі скрутного становища наскільки це було можливо, отримали більш-менш серйозні пошкодження: у більшості відсутні щогли. Найвищої похвали гідна команда рятувальної шлюпки «Евон», яка безстрашно вийшла в море, намагаючись надати допомогу, але через шторм не змогла підійти близько до кораблів. Дозвольте мені закрити мій щоденник, бо, чим більше я розмірковую над цим, тим гірше мені здається це лихо»¹.

Військові кораблі, що відійшли від берегів в море, були у більш вигідному становищі, хоч, звичайно, і їм довелося не солодко. На «Агамемноні» спалахнула пожежа – загорілася парова машина, і лінкор втратив хід. На щастя, пожежу незабаром загасили, і Лайонсу вдалося утримати флагман на безпечній відстані від берега.

«На пароплаві «Ретрібюшен», – пише С.М. Сергєєв-Ценський, – який і на чотирьох якорях тріпало як тріску, нещасний душевнохворий герцог Кембриджський то голосно молився, щосили намагаючись втриматися пристойно цьому заняттю на колінах, то, катаючись по палубі..., страждаючи від морської хвороби, стогнав:

– О-ой, застрелите мене!.. Я вам наказую, мерзотники!.. Я – начальник гвардійської дивізії, наказую вам: застрелите мене!

Кілька разів робив він спроби викинутися за борт, через що довелося прив'язати його»².

У трюм поступала вода. Пароплав занадто низько сидів, і для його полегшення командир розпорядився скинути за борт всі гармати, ядра та інші припаси. "Retribution" втратив кермо, і до

¹ Duberly Isabella. Journal Kept during the Russian War...

² Сергеев-Ценский С.Н. Севастопольская страда: Эпопея. Ч.1-3. – М.: Правда, 1985. – 623 с.

кінця шторму до смертельних скель залишалося всього два кабельтова.



Аварії суден турецько-англо-французького флоту поблизу Балаклави під час бурі 2 листопада 1854 року. Літографія В. Тімма. СПб., 1855 рік.

Військовий пароплав «Samson» позбувся всіх своїх щогл. «Britania» набрала в трюми до 5 футів води. На «Terrible», як і на «Агамемноні», загорілася машина, хвилями знесені кожухи з коліс. Лише четвертий з відданих якорів дозволив утримати корабель – «кращий пароплав у всьому флоті» – на безпечній відстані від берега.

Французький військовий фрегат «Sane» втратив гармату тридцятифунтового калібру, вона обірвала гак, вирвала станину, і нікого не зачепивши, перелетіла через борт.

Шторм повністю зруйнував суду «Lady Valiant», «Caduccus», «Pride of the Ocean», «Medora», «Sir Robert Sale».



Викинутий на скелі корабель. Картина І. К. Айвазовського. 1874 р

Кореспондент газети «Морнінг Геральд», який прибув з Константинополя через кілька годин після закінчення урагану, писав, що все узбережжя від Балаклави до Бельбеку «вкрите уламками кораблів, залишками вантажів, порваними снастями, тюками сіна, одним словом, залишками і уламками всього, що було необхідно для великої армії і флоту протягом тривалого часу. Частина майна із загиблих кораблів була врятована; інше було спалено, щоб не дісталось росіянам»¹.

Збиток, нанесений ураганом 14 листопада, був настільки значним, що союзники вагалися з підрахунком втрат. Цифри загиблих кораблів в російських, англійських і французьких джерелах істотно різняться. За найбільш поширеним даними, шторм забрав життя майже трьох тисяч моряків, у тому числі більше тисячі англійців; зруйнував 60 військових кораблів і транспортів, а також військовий табір коаліції; завдав багатомільйонних збитків. Тільки французи оцінили втрати від урагану в 60 мільйонів франків. У ті дні часто згадували незлим

¹ Самсонов В.И. «Черный принц» и его золото (Ураган 2(14) ноября 1854 года и документальные данные о «Черном принце»). – Севастополь, 1930: 16.

словом перського царя Ксеркса, який втратив під час урагану близько чотирьох сотень кораблів і наказав показово «висікти море».

Переходячи далі до розповіді про підводне обстеження затонулих об'єктів і підняті з них артефакти, хочу зазначити, що цей процес (із значними паузами) триває вже понад 165 років. Піонерами цієї естафети були англійські водолази, які оглянули свіжі рекі як тільки дозволила погода.

Не слід думати, що в середині XIX століття британський флот не мав для цього обладнання. Відомо, що в штаті корабля «Король Георг» були водолази Джон Діас і капрал Джонес. Вони займалися обстеженням затонулих 14 листопада транспортів і підйомом з них цінного вантажу. Зрозуміло, що технічне забезпечення водолазів було примітивним з огляду на сучасні можливості, але все ж таки воно дозволяло виконувати поставлені завдання.

В літературі епістолярного жанру ми зустрічаємо цікаві свідчення про роботи англійських водолазів на Балаклавському рейді. Зокрема, всесвітньо відомий фотограф Роджер Фентон у своїх «Листах з Криму» розповідає про зустріч з ними. 15 березня 1855 року він написав своїй дружині Грейс, що при посадці на пароплав «Хекла» загубив свого ножа, який впав за борт. Фотограф жалкував за річчю, яка, на його думку навічно потрапила «до країни мертвих» (“Down among the dead men”). Але незабаром ніж знов був в руках у господаря. Справа в тому, що на «Хеклі» знаходилися чотири відомих на флоті водолази, яким було необхідно випробувати їхні апарати. Вони негайно занурилися у тому місці, де Фентон втратив ножа, і відшукали його за десять хвилин. Глибина там була 20 футів. Водолази також повідомили, що все дно вкрито кістками гов'ядини, викинутих з кораблів¹.

¹ Roger Fenton's Letters from the Crimea. Letter number 5. <http://rogerfenton.dmu.ac.uk/showLetter.php?letterNo=5>

Далі Фентон пише, що водолази працювали на загиблих англійських суднах. Зокрема, «вони тричі спускалися до останків «Принца». Вони виявили корпус судна, весь покручений, наче він був стовчений в ступі. Сьогодні вони пройшли через деформовані перебирання і після невеликого пошуку знайшли у відсіках велику кількість мертвих тіл. Одяг потопельників був вибілений водою. Цілими залишилися лише деякі тіла. У більшості ж загиблих плоть була пошматована і розчленована, немов пройшла через жахливу м'ясорубку. Жахливе видовище! Чоловіки уникають говорити про це (The men seem to shrink from speaking of it)»¹.

До своєї евакуації з Криму британці встигли добре попрацювати на підводних об'єктах, особливо тих, що знаходилися на невеликих глибинах біля берегу. Їм на зміну прийшли російські військові водолази. У 1856-1862 роках в Севастополі працювала суднопідйомна експедиція американця Дж. Є. Гоуена². Влада неодноразово вимагала від Гоуена зосередитись на очищенні рейду Північної бухти, тобто виконувати головне завдання експедиції, а не розпилятися по різних об'єктах, займаючись пошуком підводних скарбів. Потім в Балаклаві водолазні роботи здійснювали німці (Егардт, 1870 р.), французи (1875 р.), норвежці (Мартенс, 1890-е рр.) тощо. Але найбільшу відомість – завдяки нарисам Олександра Івановича Купріна³ – отримала експедиція італійця Джузеппе Рестуччі. Всі, хто працював на Балаклавському рейді, сподівалися знайти міфічне золото «Чорного Принца», про яке піде мова в наступній главі. Але на той час локалізація пароплава вже була невідома,

¹ Там само.

² Див.: Павловский Е. С. Очистка Севастопольской бухты (Репринт статей "Морского сборника" 1860 г.). *Підводні дослідження: Археологія. Історія. Дайвінг*. 2014. Вип. 6: 210-255.

³ Куприн А.И. Листригоны. В кн.: А.И. Куприн. Собрание сочинений в пяти томах. Т.5. М.: Изд-во «Правда», 1982: 404-406.

через що і місцеві, і іноземні водолази вимушені були задовольнятися іншими затонувшими об'єктами Кримської війни.

Після революції для пошуків «Принца» в надрах ОГПУ була навіть створена Експедиція Підводних Робіт Особливого Призначення (ЕПРОП). Співробітниками ЕПРОПу було виявлено на дні зовнішнього Балаклавського рейду ціле кладовище дерев'яних корпусів часів Кримської війни. «Все навіть і тепер, через вісімдесят років, говорило про жахливу, приголомшливою катастрофи, що вибухнула у Балаклави. Для повноти картини не вистачало тільки загиблих людей. Але, на жаль, цей матеріал виявився найнеміцнішим з усіх матеріалів, що затонули в минулому столітті. Зрідка знаходили обривки вовняних костюмів і підметки від чобіт. Ось все, що залишилося від загиблих людей!»¹.

Я звертався до історії створення ЕПРОПу та його діяльності у інших своїх працях², тому не буду тут розвивати дану тему. Прочитую лише колишнього головного інженера цієї організації Т.І. Бобрицького, репресованого в 30-х роках і пізніше реабілітованого. «Експедиція, – згадував він, – з перших же кроків натрапила на безліч залишків розбитих, потерпілих крах кораблів. Але все це були дерев'яні уламки, суцільно побиті морським шашенем і оброслі черепашкою. Тільки дубові частини, наскрізь морені, обвуглені під водою збереглися і після обробки давали рідкісні вироби з «чорного дуба»»³.

Працюючи в умовах госпрозрахунку, водолази ЕПРОПу підняли з морського дна величезну кількість якорів, ланцюгів, інших металевих деталей. В московських архівах збереглися світлини, які дають уявлення про масштаб пошукових робіт.

¹ Зощенко М.М. Черный принц. В кн.: М.М. Зощенко. Рассказы и повести. Л.: Сов. писатель, 1960: 567.

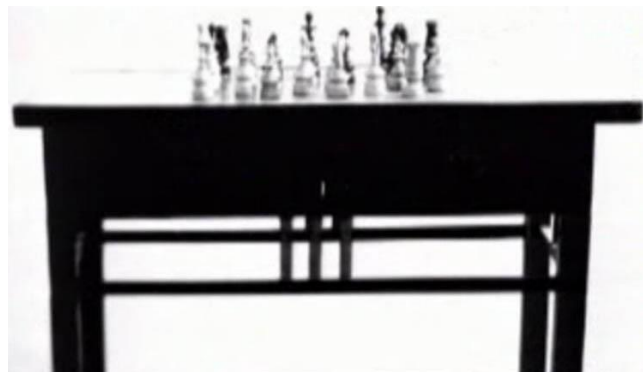
² Додонов Р. Рассказы об ЭПРОНе. Донецк: Норд-пресс, 2008.

³ Бобрицкий Т.И. Завоевание глубин. Эпизоды из жизни ЭПРОНа. Л.: Изд-во ЦК ВЛКСМ «Молодая Гвардия». Ленинградское отделение, 1934: 28.



Історичні якоря на набережній Балаклави.
Фото 1920-х років.

Епропівські майстри розгорнули невеликий бізнес, і в умовах НЕПу активно приторговували різьбленими фігурками та іншими сувенірами на флотську тематику, виготовленими із загаданого Т.І. Бобрицьким «чорного дубу». Навіть московське керівництво не гребувало отримати ід них в подарунок штурвал або рундук. Відомо, що голові ОГПУ В.Р. Менжинському був подарований шаховий столик з фігурками, вирізаними з тикових щогл одного із затонулих суден. Ось фото того столика.



За одними відомостями цей шедевр зберігається нині в закритому музеї ФСБ в Москві, за іншими – в фондах Музею

оборони Севастополя («Панорама»). У будь-якому разі, в експозиції Панорами всі бажаючі можуть побачити кілька шахових фігурок з даного набору.



Вітрина експозиції Музею оборони Севастополя (панорами)
з шаховими фігурками, виготовленими з щогл британського судна.

Фото автора.

Взагалі, в музеях Криму, і в приватних колекціях зберігається велика кількість речей, піднятих із затонулих кораблів союзників. Всі вони є німими свідками трагедії, що розігралася 14 листопада 1854 року на Балаклавському рейді. Лєвова частина знахідок була зроблена ЕПРОПом та його спадкоємцями – аварійно-рятувальними службами Чорноморського флоту. В радянські часи акваторія Балаклави була закрита для відвідування. Лише після розпаду СРСР, за часи перебування Севастополя у складі України, дайвери з усього пострадянського простору продовжили постачання експонатів з затонулих англійських кораблів.

Ретельно і багаторазово оглядали дно на доступних глибинах на зовнішньому рейді Балаклави дайвери з центру «Аквамарин». Вони накопичили в своїй колекції значну кількість артефактів часів Кримської війни. Наприкінці 2008 року, під час планової розвідки на предмет фіксації дайв-сайтів драйвери «Аквамарина»

виявили два гвинти з пароплавів союзників. Анатолій Копнін, керівник дайв-центру повідомив про знахідку, як належало, в Департамент підводної спадщини України Сергію Воронову. Той зацікавився, і незабаром було прийнято рішення підняти один з гвинтів. Двічі терміни проведення операції переносилися - то через погану погоду, то киян чекали. Нарешті, все зійшлося - і погода, і начальство, і преса.

«Похмурим ранком 30 січня старший інструктор дайв-центру «Аквармарин» 34-річний старший лейтенант запасу Анатолій Копнін, який має спеціальну підготовку, зробив детальний інструктаж учасників операції і поставив їм завдання. Як і було сплановано, після 11 години дайвери і Сергій Воронов на катері з однойменною назвою «Аквармарин» виходять з Балаклавської бухти і направляються вліво, в район ближнього пляжу, де на дні спочиває гвинт імовірно старовинного судна. Другий катер з журналістами. Першим під воду йде дайв-майстер Роман Рогацевич. Він знаходить артефакт і позначає його місцезнаходження буєм. У роботу включаються Павло Чурсін, Борис Білоус, оператор «Чорноморки» Сергій Денисов... Вода для зйомок мутнувата, але робити нічого, доводиться працювати в такій, яка є».

Під водою процедура кріплення трохи затягується. Гвинт виявився затиснутим між величезними валунами. Дайвери строплять його до підводного парашута. Зі спеціально взятого для цієї мети додаткового балона випускають повітря, наповнюючи парашут. Підйомна сила достатня для того, щоб відірвати знахідку від ґрунту, але каміння не поспішають віддавати свою здобич. Дайвери розкочують і звільняють дві цілі лопаті гвинта, розташовані під прямим кутом. Одна з них міцно застрягла під брилами. Коли ж вдалося знайти потрібне положення і зрушити півторатонний гвинт, він різко пішов на спливання. Хвилин п'ять він просто говтається з боку в бік. Був ризик, що можуть не витримати стропа або кріпильні кінці. Для надійності в допомогу парашуту додають пневматичний кранець.



Підводні роботи на зовнішньому рейді Балаклави.
Фото з архіву С.О. Воронова, 2009 р.

Переконавшись в надійності кріплення, капітан дайв-боту «Аквамарин» Сергій П'ятницький починає буксирування. Повільно, дуже повільно зв'язка втягується у ворота Балаклавської бухти. Тут «Аквамарин» відшвартувався біля причалу яхт-клубу «Золотий символ». Кранець-понтон відв'язали, повітря з парашута стравили через клапан в куполі, і гвинт знайшов своє тимчасове пристанище на дні всередині гавані.

Кілька днів по тому гвинт був піднятий на причал біля входу в підземний завод, і, як це часто буває в подібних випадках, викликав велике розчарування. Весь покритий корозією і донними нашаруваннями, виглядав він досить непривабливо. Метал – сталь, як стверджує В. Михайлов, або чавун, на думку С. Денісова, – був настільки пухким, що кришився і розсипався прямо на очах. Цікаво, що гвинт має пристрій, що дозволяє під час руху під вітрилами від'єднувати і піднімати його на палубу.



Гвинт після підйому. Фото з архіву С.О. Воронова, 2009 р.

Жадібні на сенсації журналісти всіма силами намагалися прив'язати подію до легенди про «Чорного Принца», але за своєю формою та розмірами він не відповідав параметрам «принцевського». Директор Департаменту підводної спадщини Сергій Воронов висловив гіпотезу, що це гвинт з «Ріпальса», але з таким же успіхом можна було назвати будь-який інший пароплав, який 14 листопада 1854 року потерпав на рейді Балаклави.

Гвинт став чи не найбільшою здобиччю балаклавських драйверів, але для підводних археологів набагато важливішими були ті дрібні знахідки, що були підняти того ж дня: ядра, скляні та керамічні вироби. Вони склали основу експозиції, яку можна побачити Феодосії, в будинку Стамболі.

Матеріальними свідками катастрофи 14 листопада є також артефакти, викинуті морем на берег, які у великій кількості підбирають мешканці Балаклави.



Артефакти часів Кримської війни, знайдені в Балаклаві:
пляшки, кочети, чорнильниця, люлька. Фото І. Резника.

Розрізнені і неупорядковані, вони є важливим джерелом інформації про події Кримської війни.

6. ЩО СТАЛОСЯ З «ПРИНЦЕМ»?

Вище я згадував, що головною рушійною силою для підводних експедицій на Балаклавському рейді були сподівання знайти військову скарбницю, яку, начебто, доставив в Крим великий океанічний пароплав «Принц». Його загибель у шторм 14 листопада 1854 року і правда була однією з найбільшніх втрат для британців. І не лише через міфічне золото.

Справа в тому, що до суден такого класу у мешканців Альбіону було особливе ставлення. Перші гвинтові пароплави з залізним корпусом стали свого роду ковчегами для емігрантів, вони забезпечували більш-менш комфортні умови багатомісячних плавань, в тому числі навколосвітніх. Прототипи майбутніх океанських лайнерів були гордістю нації, і залишаються такою сьогодні.

Переконливим доказом цього є історія пароплава «Велика Британія» ("Great Britain"). На прикладі цього судна наочно проявляється трепетне і дбайливе ставлення британців до своїх морських традицій.

Так само як і «Принц» пароплав «Велика Британія» був залучений до перевезення військ і постачання припасів в Крим. Але, на щастя, він не пішов на дно, а скінчив свої дні в спеціально створеному для нього музеї, розташованому в тому самому доці в Брістолі, де колись він був спущений на воду.

"Great Britain" був найпершим у світі залізним гвинтовим пароплавом. Загальне керівництво його будівництвом здійснював Ізамбард Кингдом Брюнель (1806-1859). Серед англійців цей інженер користується такою популярністю, що за результатами соціологічного опитування, проведеного Бі-Бі-Сі в 2002 році, був визнаний другим (після У. Черчилля) найвидатнішим британцем! За своє життя І.К. Брюнель побудував 25 залізниць в Англії, Ірландії, Італії, Індії, керував спорудженням 8 пірсів і сухих доків, 5 висячих мостів, 125 залізничних мостів, 3 великих пароплавів. У Лондоні він побудував Гунгерфордській висячий

міст, в Кардіффі і в Сандерленді – суднобудівні доки; в 1855 році опублікував проект будівництва Панамського каналу.



Музей пароплава «Велика Британія» в Брістолі.

У 1838 році Брюнель будує пароплав «Великий Західний» ("Great Western") на замовлення Great Western Steamship Company. Після успіху цього проекту він і інші видатні інженери – Томас Гуппі, Крістофер Клакстон, Вільям Паттерсон – починають працювати над будівництвом ще одного судна, яке спочатку планувалося назвати «Місто Нью-Йорк» ("City New York"). Воно було закладено в 1839 року в сухому доці Бристоля на корабельні "William Patterson". Загальна вартість проекту склала 117 тисяч фунтів стерлінгів. Довжина пароплава-гіганта становила 98,1 метра, ширина – 15,4, водотоннажність – 3 675 тон.

У 1845 році під ім'ям "Great Britain" пароплав був переданий в експлуатацію.



Спочатку «Велика Британія» експлуатувалася на трансатлантичних маршрутах, але в 1846 році пароплав сів на мілину недалеко від Ліверпуля. Дорогі рятувальні роботи змусили власників продати судно. Новий господар вирішив використовувати його на австралійському напрямку. Перший рейс відбувся в 1851 році.

На відміну від американських вояжів австралійські рейси були більш рентабельними, оскільки в Австралії розпочалася «золота лихоманка» і в метрополії знайшлося чимало охочих спробувати щастя за океаном. За 24 роки "Great Britain" здійснила 32 австралійських рейси і перевезла на зелений континент 15 тисяч емігрантів.

У 1855 році "Great Britain" прибула на Чорне море. Як зазначалося вище, британський уряд залучив пароплав для несення військової повинності. Воно надало судовласникам преференції, які робили перевезення військ винятково вигідною справою. На борту «Великої Британії» були перевезені 44 тисячі військовослужбовців.

У 1856 році під час Індійського повстання пароплавом були доставлені в зону конфлікту два кавалерійських полки разом з кіньми.



У 1884 році пароплав був знятий з експлуатації і доставлений в Порт-Стенлі на Фолклендських островах. Тут його використовували як карантинне судно і плавучий бункер для вугілля. Остаточно "Great Britain" була кинута в 1937 році. Протягом 30 років корпус іржавів на міліні, поки не з'явилася думка використовувати його як музей. Почалася резонансна кампанія у пресі зі збором коштів. Кілька щедрих спонсорських внесків уможливили транспортування напівзруйнованого корпусу в Англію. У 1970 році його поставили на понтони і відбуксирували через всю Атлантику до Бристоля.

Після проведення необхідних реставраційних робіт "Great Britain" була відкрита для відвідувачів у якості філії Національного музею історичного флоту. Музей без всяких перебільшень є зразком для закладів подібного роду. Навіть поверхневий огляд судна надає уявлення про його конструктивні особливості, дію суднових механізмів, роботу команди, життя пасажирів під час довготривалих рейсів через океан. Цьому значною мірою сприяють воскові фігури, які відтворюють різноманітні сцени з життя людей на пароплаві, вдале комбінування унікальних артефактів XIX століття і муляжів-новоробів, використання моделей і схем, фото і відео з різними епізодами історії «Великої Британії». Відвідувачів музею очікує чимало сюрпризів. Вони можуть побачити справжні корабельні сервізи вікторіанської епохи, кухонний посуд, кераміку і сантехніку. Можна, наприклад, спостерігати за роботою двигуна

в машинному відділенні судна. Можна відчутися себе сигнальником, піднявшись на «вороняче гніздо» на щоглі, або рульовим за штурвалом на містку. Словом, організатори втілили чимало фантазій для створення оригінальної атмосфери морської подорожі.



Але поряд з цією бутафорією в музеї вже зібрана і продовжує збиратися досить солідна колекція документів, портретів, гравюр, фотокарток осіб, так чи інакше пов'язаних з судном. Тут зберігаються щоденники, технічні розрахунки, записи, малюнки, звіти, креслення Брюнеля, інших інженерів, які працювали над будівництвом пароплава, особистих речей його капітанів, офіцерів судна, відомих пасажирів. Як і планували засновники музею, пароплав «Велика Британія» перетворився в головний меморіальний центр історії судноплавства ХІХ століття.

Цей короткий екскурс дозволяє зрозуміти, наскільки значущим для національної самосвідомості англійців було придбання морського першості. І, відповідно, наскільки болісно вони сприймали втрату будь-якого із шедеврів національного суднобудування.

Ось чому загибель на Балаклавському рейді океанічного пароплава «Принц» ("Prince") розцінювалася британською владою як найбільш відчутний удар як у матеріальному, так і в моральному плані. Не випадково начальник Балаклавського порту Леопольд Хітс, доповідаючи адміралу Лайонсу про

результати урагану 14 листопада 1854 року, назвав ім'я лише цього пароплава, інтуїтивно виділяючи його втрату в порівнянні з численними втратами інших, менш важливих, на його думку, суден. На цей факт звернули увагу ті дослідники, які намагалися довести, що на «Принці» перевозилася військова скарбниця, і саме втратою грошей були в першу чергу засмучені портовий комендант і командувач британської ескадрою.

Навколо «Принца», більш відомого в публіцистиці як «Чорний принц», складено чимало легенд і міфів, аналізу яких ми присвятили окрему роботу¹. Тут же хотілося б підійти до історії загибелі цього судна з суто наукових, очищених від суб'єктивістських нашарувань позицій, максимально спираючись на англійські документи середини XIX століття і ті нечисленні артефакти, які пов'язують з його загибеллю.

Достовірно відомо, що «Принц» був спущений з верфі в Блекуоллі 12 квітня 1853 року. Будувала його фірма "C.G.Mare & Co Iron and Snipping Works" для судноплавної компанії Джеймса Ламінга, про який вже йшлося вище. Як і «Велика Британія», «Принц» спочатку проектувався вантажопасажирських судном, яке планувалося використовуватися на океанських маршрутах для сполучення з Австралією. За деякими даними, прототипом «Принца» був пароплав «Крез» ("Croesus"). Крім «Принца» в цій серії залізних пароплавів напередодні війни "General Screw Steam Shipping Company" були побудовані «Золоте руно» ("Golden Fleece") і «Ясон» ("Jason"), які незабаром також були залучені для постачання союзних військ в Криму.

У вітчизняних публікаціях можна зустріти класифікацію «Принца» як пароплаво-фрегата. Суворо кажучи, називати «Принц» фрегатом було не зовсім правильно. Самі ж англійці відносили його до категорії "Screw-steam Ship", тобто вітрильно-гвинтових суден, скорочено SS. Судно з залізним корпусом мало

¹ Додонов Р.А. «Черный принц»: был и легенда. 2-е изд. Донецк: Изд-во «Вебер», 2013. 237 с.

три щогли, на яких в разі попутного вітру піднімалися вітрила на допомогу машині (або, якщо завгодно, навпаки, пари на допомогу вітру). Під вітрилами воно могло розвинути швидкість до 14 вузлів. Силу установку становила парова машина системи «Компаунд» з прямим приводом на гвинт. Вона мала чотири циліндричних котла і давала потужність до трьохсот кінських сил, що дозволяло рухатися зі швидкістю в 9 вузлів. Дволопатевий гвинт діаметром 16,5 футів важив п'ять тон. На судні був спеціальний підйомний механізм, який дозволяв від'єднувати і піднімати гвинт при русі під вітрилами.

З початком війни британський уряд зафрахтував «Принц» і відправив його на Балтику для доставки французького десанту. Цей факт спростовує поширену думку про те, що «перший рейс цього пароплава виявився для нього останнім». Як бачимо, балтійський рейс «Принца» передував чорноморському. Коли судно повернулося в Англію, успішно виконавши завдання, Адміралтейство придбало його в "General Screw Steam Shipping Company" за 105 000 фунтів стерлінгів.

Мобілізований для військових перевезень, «Принц» подали для завантаження на одному з Лондонських причалів. В "Illustrated London News" від 16 грудня 1854 читаємо: «Серед вантажів, взятих «Принцем», перебували речі: 36 700 пар вовняних шкарпеток, 53 000 вовняних сорочок 2 500 постових кожухів, 16 000 простиралло, 3 750 ковдр. Крім того, ще можна назвати чисельність спальних мішків – 150 000 штук, вовняних сорочок – 100 000, фланелевих кальсонів – 90 000 пар, близько 40 000 ковдр і 40 000 непромокальних шапок, 40 000 хутряних пальто і 120 000 пар чобіт». І хоча "Illustrated London News" не наводить відомостей про вантаж іншого роду, проведене після загибелі судна слідство встановило, що на борт «Принца» було доставлено 60 тисяч фунтів стерлінгів, призначені головному інтендантові для покриття військових витрат. Радянський археолог і краєзнавець В.І. Самсонов, який ретельно розбирався зі звітами британських урядових комісій, підкреслює, що

«легенда про золото не так вже безпідставна, і до її виникнення були причини. Золото дійсно було завантажено на «Принца»; на нього було складено супроводжувальні документи...»¹, хоч із зрозумілих причин цей факт не був опублікований у пресі.

У публіцистиці та історичних дослідженнях інформація про вантаж пароплава є різноманітнішою. Чого тут тільки не зустрінеш! Так, наприклад, в російському «Морському збірнику», що вийшов на початку 1855 року, вказувалося, що «Принц» «загинув з водолазним апаратом, призначеним для вибуху російських кораблів, затоплених при вході на Севастопольський рейд». Цю версію підтримує Е.І. Тотлебен, згадуючи в першій частині «Опису оборони міста Севастополя» «...гвинтовий пароплав «Принц» з зимовим одягом і великою кількістю інженерних запасів. У числі цих запасів перебували снаряди, призначені для підривання судів, щоб замкнути вхід на Севастопольський рейд». Для цих цілей «Принц» нібито мав доставити до Криму чотири водолазних апарати, підводні міни, гальванічні батареї, спеціальний електричний провід довжиною 8 миль. Академік Є.В. Тарле вказував, що «Принц» привіз «не тільки одяг і припаси, а й нові артилерійські гармати», які дійсно були вкрай необхідні військам союзників. Згадувалися також продовольчі консерви і різного роду медикаменти, телеграфний апарат, значна кількість ядер і бомб нового зразка. Загальна вартість вантажу перевищувала півмільйона фунтів стерлінгів.

Завантаження вже завершувалося, коли з Адміралтейства прийшов наказ повністю замінити екіпаж. Командиром «Принца» був призначений капітан Гудольт (Гудель). Для другого плавання, на цей раз до берегів Криму, на пароплав був відряджений офіційний агент Адміралтейства капітан Бенжамін Байнтон. На борт піднялися і нові матроси – 160 осіб, яким належало познайомитися зі своїм судном вже у відкритому морі.

¹ Самсонов В.И. “Черный принц“ и его золото (Ураган 2(14) ноября 1854 года и документальные данные о “Черном принце“). Севастополь, 1930: 8.

23 липня 1854 року «Принц» вийшов з порту Даунс. Без особливих пригод він здійснив перехід через Біскайську затоку і Середземне море і прибув до Константинополя. Стоянка на Босфорі, втім, не зайняла багато часу – лорд Раглан під Севастополем наполегливо вимагав припасів і підкріплень. Кілька рот поповнення британської та французької армії були прийняті і «Принцом». Так, зокрема, в документах фігурують шість рот 46-го Королівського піхотного полку під командуванням полковника Роберта Гаррета.

Щоб з самого початку виключити усіляку інтригу і не впасти в спокусу пошуків скарбів, відзначимо, що доставлені «Принцем» з Англії гроші були вивантажені в Константинополі. У 1855 році, в ході парламентських слухань обставин загибелі британських суден, з'явилося свідоцтво скарбничого Джона Вільяма Сміта, який відповідав за фінансове забезпечення армії. Він заявив під присягою: «Я повинен був встановити, що накладна на шістдесят тисяч соверенів прийшла для комісаріату з цим судном. І хоча я не мав спеціального наказу щодо розпорядження цими грошима, проте, я взяв на себе відповідальність вивантажити їх вранці в неділю в Константинополі і, таким чином, врятував їх. Три дні по тому я мав термінову вимогу на 50 000 фунтів золотом і 3 000 сріблом, які прийшли благополучно на іншому кораблі». Таким чином, до берегів Криму «Принц» йшов уже без золота в трюмі.

В Константинополі Гудольт отримав припис доставити частину госпітального обладнання в Скутарі, але виявилось, що ніхто з нового командного складу не знав, де саме розташований необхідний вантаж. Його пошуки зажадали б невинувато багато часу, так як довелося б вивантажувати артилерійські припаси, що перешкоджали в трюмах доступ до медикаментів. Тому – після прийому на борт солдат поповнення – «Принц» негайно, без зупинок перетнув Чорне море.

7 листопада 1854 пароплав з'явився біля мису Херсонес. У Камишовій бухті він висадив підрозділи 46-го полку, звідки роти маршовим порядком під дощем добиралися до місця їх

подальшої дислокації. У той же вечір доставлене поповнення, незважаючи на втому, незнання місцевості і повну відсутність бойового досвіду, було розміщено в окопах на передових позиціях. Цей факт красномовно свідчить про кризовий стан союзників на початку листопада 1854 року.

Рано вранці наступного дня «Принц» обігнув мис Херсонес і прибув на зовнішній рейд Балаклави. Море було неспокійним, і з постановкою судна на якір були проблеми, що пізніше стало приводом для урядового розслідування. Капітан Гудольт розпорядився віддати якір, але той не був належним чином закріплений: якірний канат пробіг по клюзу і... зник у хвилях. Глибина в цьому місці перевищувала 70 метрів. Не переконавшись в надійному кріпленні другого якоря, Гудольт наказав віддати і його. Другий якір також був негайно поглинений морем разом з канатом. «На «Принці», – пояснила ситуацію англійська газета «Морнінг Геральд», – як це часто буває на новозбудованих суднах, що спішно відправляються в море, якірні канати були лише укладені на місці, але кінці їх залишені незакріпленими з тим, щоб прикріпити їх в більш вільний час, але в метушні останніх приготувань про канати забули і залишили їх зовсім незакріпленими»¹.

Таким чином, заводська недоробка плюс нова команда, незнайома з подібними особливостями, привели до того, що пароплав – з огляду на небезпечну близькість берега і в штормову погоду – втратив обидва якоря. Металевий корпус «Принца» стало повільно відносити на скелі. Широкий накат загрозливо ревів у прибережних каменів, коли Гудольт наказав дати машиною реверс, розгорнутися і відвести пароплав на безпечну відстань.

Тут він прилаштувався за кормою «Ясона», утримуючись на швартові. Навколо «Принца» очікували своєї черги увійти в гавань до трьох десятків торгових суден, відстоюючись на двох,

¹ Там само: 9.

трьох, навіть чотирьох якорях. Так минула ніч, а вранці 9 листопада матроси знайшли запасний якір, менших розмірів. Якір цей був негайно відданий, але «дурний ґрунт» Балаклавського рейду тримав погано.

Стурбований збереженням вантажу, втратою якорів, дрейфом судна і сильною хвилею, капітан Гудольт у супроводі лейтенанта вирушив в Балаклаву клопотати щодо якнайшвидшого розвантаження. З великими труднощами йому вдалося увійти в гавань на шлюпці. Занурившись в тилову плутанину, капітан Гудольт, як вже зазначалось вище, наніс візит начальнику порту капітану Декру, вимагаючи введення ввіреного йому судна в бухту. Зайве знервований Декр недвозначно відмовив йому в цій вимозі. Єдине, чого домогся своїм візитом Гудель, так це отримання ще одного якоря.

10 листопада в Балаклаву прибув генерал-квартирмейстер Ейрі, який від імені лорда Раглана наказав зняти вантаж з «Принца» позачергово, навіть незважаючи на сильну хвилю. Своє рішення він мотивував життєвої важливістю доставленого на цьому пароплаві спорядження для ведення бойових дій. На жаль, начальник порту проігнорував розпорядження генерала Ейрі з тим же крижаним спокоєм, як днем раніше не прислухався до прохань Гудольта. «Того дня, – писав В.І. Самсонов, – ще можливо було увійти в гавань, і два вітрильних транспорти, які прийшли до Балаклави з сухарями для армії, увійшли в бухту і стали розвантажуватися, не питаючи дозволу начальника порту, хоча той і вимагав негайного їх видалення»¹.

Капітан Гудель знов нагадав про себе і проблемах «Принца» повторним візитом до Декра вранці 11 листопада. Він вимагав прислати буксирне судно для введення пароплава в бухту, погрожуючи знятися з якоря і повернутися до Константинополя. Декр не піддався на цей шантаж, згадавши ім'я Левіса, капітана «Резолюта», якого він наказав заарештувати за зайву

¹ Там само: 11.

наполегливість в тому ж питанні. Обурюючись свавіллям портового чиновника, капітан Гудель повернувся на «Принц». Піти, як він погрожував, в Константинополь, враховуючи виняткову важливість для армії знаходиться на борту вантажу, він не наважився.

Відомо також, що на повторне розпорядження генерала Ейрі негайно розвантажити «Принц», Декр відповів, що це стане можливим лише після виходу з бухти транспорту «Вікторія».

12 листопада хвилювання на морі ще більше посилилося, і практично всі капітани суден, що стояли на рейді, відвідали Декра. Вони вимагали впустити їх в гавань, заявляючи, що в іншому випадку знімають з себе відповідальність за ввірені їм судна. Декр згоди не давав, хоча всередині бухти в той час перебувало три десятка кораблів, а вона могла легко вмістити дві сотні!

14 листопада грянув шторм. О пів на восьму ранку «Принц» ще стояв на єдиному якорі в трьох кабельтових на схід від входу в Балаклавську бухту. До берега було приблизно півмилі, глибина під кілем становила 25 сажнів.

Неподалік знаходився двухдечний гвинтовий лінкор «Лондон». Передбачаючи погіршення ситуації, його капітан розпорядився обрубати якірні канати. Повільно просуваючись проти вітру, «Лондон» поступово віддалявся від смертельно небезпечних скель. Коли «Лондон» проходив повз «Принца», з містка просигналили, що негода, ймовірно, ще більш погіршиться, і рекомендували негайно йти в море. Але Гудель все ще сподівався відстоятися на якорі, сподіваючись, насамкінець, на силу парового двигуна.

На початку дев'ятого в корпус «Принца» врізався транспорт № 16, який остаточно втратив керування. Після зіткнення з ним капітан Гудель наказав зрубати щогли, намагаючись підвищити остійність судна.



Шторм в Балаклавській бухті 14 листопада 1854 року.
(З картини В. Сімпсона).

Щодо подальшої долі «Принца» ми маємо рідкісну можливість звернутися до документально зафіксованого свідченням очевидця. 16 грудня 1854 року журнал "The Illustrated London News" оприлюднив рапорт мічмана Котгрейва з команди «Принца». Судячи з підпису "H.G.F. Cotgrave, Late Midshipman, G.S.S.S Company's steamer Prince", він служив на цьому судні ще при старому власнику. Мічман став одним з шести щасливчиків, які залишилися в живих після загибелі «Принца».

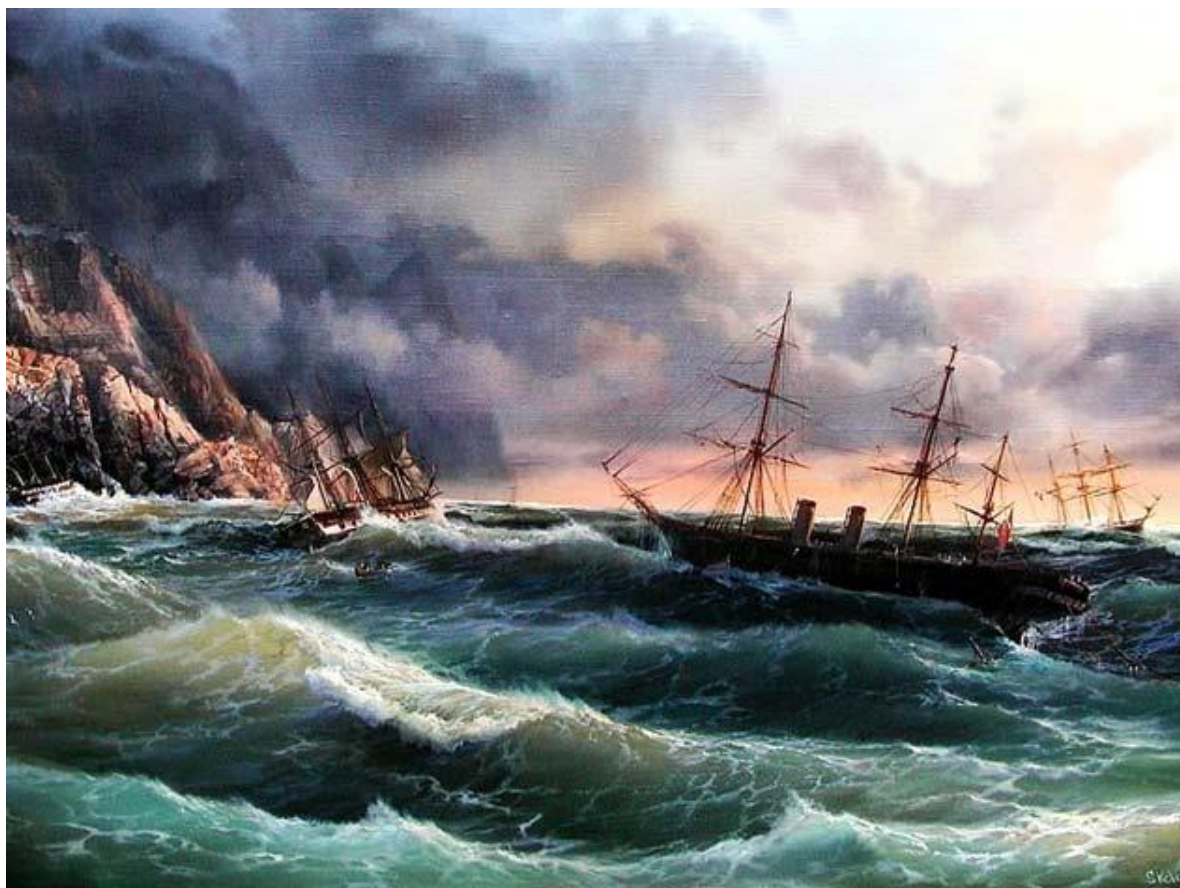
Рапорт починається з того, що Котгрейв характеризує дані їм відомості щодо загибелі його судна як «загальноприйняті». Далі він повідомляє, що о 9 годині ранку якірний канат, що утримував пароплав, розірвався. «Принц» спробував дати хід машиною, але такелаж зрубаної раніше щогли намотався на гвинт і не дозволив цього зробити.

Приблизно через п'ять хвилин розірвався рульової фал, і судно швидко понесло на скелі.

Капітан Гудель, який перебував на палубі з початку шторму, скликав всю команду на кормі, і, скинувши верхній одяг, сказав: «Тепер, хлопці, я зробив все, що міг для вас; далі нехай кожен рятується як може».

Близько 9-15 ранку судно вдарилося об каміння.

Сильний вітер і хвилі розбили корпус за чверть години. Після п'яти або шести ударів об скелю «Принц» розламався в середній частині. У цей момент Котгрейву вдалося зістрибнути з корпусу у міделі. Він перебував у воді близько десяти хвилин, і був прибитий до берега. Мічман повідомляє, що після аварії він більше не бачив ані капітана Байтона (транспортного агента), ані капітана Гуделя.



Аварія «Чорного Принца» 1854 року. З картини І.К. Айвазовського.

З шістьма матросами, що дісталися берега, Котгрейв провів біля підніжжя скель близько п'яти годин. Було дуже холодно. Рятувальні партії з «Медуея», «Трента», «Тоннінга» і

«Гарбінгера», намагалися протягом усього дня рятувати життя матросів, підняли мічмана і його товаришів на майже вертикальний схил висотою в 250 футів.

На завершення рапорту Котгрейв оцінює корабельні втрати і відзначає похвальну поведінку рятувальної партії «Евона» на чолі з містером Хаммондом, другим офіцером цього судна, що вийшла на шлюпці в штормове море для надання допомоги.

Публікація рапорту мічмана Котгрейва з «Принца» супроводжується короткою запискою капітана гвинтового пароплава «Гарбінгер» м-ром Т.С. Білом. Лист датований 17 листопада 1854 року. У ньому повідомляється, що містер Котгрейв і ще четверо з команди «Принца» зараз знаходяться на борту його судна. Завдяки цій записці в історії залишилися імена врятованих членів екіпажу «Принца»: Паркер, Пітчер, Хол і Макдональд. П'ятеро зі ста шістдесяти членів екіпажу...

Газети всього світу цитували лондонську "Times": «Прекрасний новий гвинтовий пароплав «Принц», водотоннажністю в 2700 тон, відплив днями в Балаклаву, маючи на борту 46-й полк, весь зимовий одяг для військ, які ведуть облогу, в тому числі 40 000 шинелей, фланелеві костюми, білизну, шкарпетки та рукавички, яловичину, свинину та інші припаси, лазаретне майно для Скутарі і велику кількість ядер і снарядів для продовження облоги. Все це загинуло. Затонув також «Резолют» з 900 тон пороху. Мабуть, в один момент було знищено все необхідне для продовження облоги і для захисту військ від суворої зими; і навіть якщо просто задовольнитися тим, щоб утримати позицію на висотах перед Севастополем, то все ж ми не в змозі впоратися, це абсолютно ясно, з нашим найлютішим ворогом – з наступаючою зимою»¹.

Отже, з наведених джерел нам достеменно відомо, що «Принц» загинув між 9-15 і 9-30 ранку 14 листопада 1854 року

¹ Цит. по: The Polynesian. Vol. XI. 1855. Febr. 24. No 42. <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn82015408/1855-02-24/ed-1/seq-1/>

від удару об скелі на схід від входу в Балаклавську бухту. До цього часу судно втратило хід (у зв'язку з тим, що такелаж бізань-щогли потрапив в сферу циркуляції гвинта, намотався на нього і зупинив машину) і управління (внаслідок обриву троса, що з'єднує штурвал і кермо). Відомо також, що після урагану на березі було знайдено одна з трьох щогл «Принца» з тикового дерева...

Як вже зазначалося, навесні наступного року британці не лише виявили місцезнаходження затонулого «Принца», а й провели його підводний огляд, очевидно, піднявши на поверхню найбільш цінне майно. Що стосується легендарної золотої скарбниці, пошукам якої присвятили своє життя кілька десятків ентузіастів, то сумарний ефект від цієї легенди вже давно перевершив означену вартість потенційного скарба.

Протягом кінця XIX і початку XX століть «Принц» наполегливо шукали. А знайшли, нарешті, курсанти Балаклавської водолазної школи в листопаді 1925 року. Доктор К.А. Павловський, керівник спусків, проводив тренування майбутніх епропівців в урочищі Шайтан-дере (Чортів пляж). Молодими водолазами було виявлено сильно пошкоджений і розкиданий по великій площі остов великого залізного пароплава. Частини корпусу були розчавлені скелями, що обвалилися з гірського схилу. І хоч артефактів, що дозволяють надійно ототожнити рек з «Принцем», виявлено не було, багато деталей побічно вказували на це.

Шляхом виключення експерти ЕПРОПу дійшли висновку, що «судно Павловського», як стали називати знахідку, і є «Принцем». На його обстеження було кинуте кращі сили Експедиції. В ході підводних робіт було підняті з дна фрагменти судових механізмів, котли парової машини, частина залізного борту з ілюмінаторами, димова труба, елементи паропроводу і судової арматури. Серед дрібних знахідок значилися: мідні обручі від бочок, ядра і розірвані бомби, порцеляновий ступка, умивальник з офіцерської каюти, свинцеві кулі... Водолази часто

натрапляли на підметки чобіт з каблуками, гудзики та інші залишки армійської амуніції.

У фондах Центрального військово-морського музею в Санкт-Петербурзі зберігається фотографія сильно деформованого водолазного шолома маловідомої конструкції. Підпис до фото відсутня, але є версія, що це – фрагменти комплектів водолазного спорядження, що перевозилися на «Принці». Як відомо, у вантажній декларації цього пароплава згадувалися три водолазних комплекти системи Гейнике і два – системи Зібера, що зайвий раз свідчить про правильність епропівських умовиводів про ідентифікацію «судна Павловського» з «Принцем».



Закінчивши огляд кораблетрощі, епропівці відмовилися від його повних розкопок у зв'язку з очевидною дорожнечею підводних робіт. Замість цього вони передали права на дослідження река японській фірмі "Sincay Kogiossio Limited", що стала відомою підйомом вантажу із затопленого під час Першої світової війни в Середземному морі пароплава «Ясаку-мару» ("Yasaku Maru").

Японські водолази, використовуючи передові в ті часи технологи, підняли в сезон 1927 на поверхню всі елементи корпусу «Принца» і його вантажу. Дно на місці аварії судна було ретельно оглянуто, галька просіяна, в результаті чого були виявлені офіцерська шабля, дюжина кирок, столові ложки з білого металу, шматок саперної лопати, втулка від колеса, замок, підкови, кінські кістки, неношена калоша, виделка з датою

«1848», лопаточка для тістечок, шкіряні підметки і, як зазвичай, гора «дрібниці» – гудзиків, цвяхів, свинцевих куль...

Окремо слід сказати про нумізматичних трофеї японської експедиції. Всупереч поширеній думці, що під Балаклавою знаходять виключно золоті соверени з профілем королеви Вікторії 1854 року, знахідки японців відрізнялися більшою розмаїтістю.

За сучасними публікаціями гуляють вкрай суперечливі описи кількості і найменування піднятих монет. Найбільш ранню і, як видається, достовірну інформацію наводить у своїй повісті М. Зоценко: «всього було знайдено чотири золоті англійські монети по одному фунту стерлінгів, одна золота турецька ліра і одна срібна п'ятифранкова монета».

Перші дві монети японці підняли, відповідно, 5 і 12 вересня. Це були золоті соверени 1821 року випуску з профілем короля Георга IV на аверсі і вершника св. Георга – на реверсі. Третя монета – золота турецька ліра – була знайдена 12 жовтня. Що стосується четвертої монети, то тут присутня якість непорозуміння. Зоценко характеризує її як соверен 1830 року із зображенням Георга III. Ну, по-перше, король Георг III пішов з життя в 1820 році, а тому мова може йти лише про Георга IV, який володарював в Сполученому королівстві з 1820 по 1830 роки. А по-друге, судячи зі «Зведеної таблиці монет Англії 1714-2003», складеної І.В. Корабельниковим¹, у 1830 році в Британії взагалі не карбували соверенів. Останній із золотих фунтів короля Георга IV вийшов в 1826 році, а його наступник на троні Вільям IV розпочав випуск соверенів у 1831 році.

П'ята золота монета датувалася 1844 роком. Цей рік відноситься до періоду правління королеви Вікторії (1837-1901), яка, починаючи з 1838 року, щорічно чеканила фунтову монету з власним профілем до самої смерті.

¹ Див.: Корабельников И.В. Сводная таблица монет Англии 1714-2003 гг. <http://www.numizmat.net/catalogue/>

Шостий монетою прийнято вважати срібні п'ять франків, що датуються 1823 роком. Монета була піднята 17 вересня.

Сьома монета згадується далеко не у всіх джерелах. Скоріше за все, йдеться про мідну англійську монету 1843 року зі профілем королеви Вікторії.

Коли на дні вже нічого не залишалось, японці – за згодою радянської сторони – припинили роботи і відбули геть. "Sincay Kogiossio..." скрупульозно виконала всі взяті на себе зобов'язання, аж до розділу 7 монет, лише 3 з яких вони залишили собі. Де сьогодні знаходяться ці монети, мені невідомо.

Отже, після японської підводної експедиції шукати останки «Принца» було б, м'яко кажучи, недоцільно. Зрідка море дарує жителям Балаклави ті дрібниці, які не були помічені епропівцями і їх японськими колегами.

30 січня 2009 року Департаментом підводної спадщини України спільно з севастопольськими дайверами в районі Шайтан-Дере було підняті три ядра, дві абордажні гранати англійського виробництва 1854 року, фрагмент парової машини, бій скляного медичного і фаянсового камбузного посуду з 27 предметів. При цьому на фрагментах двох тарілок були виявлені клейма судноплавної компанії "General Screw Steam Shipping Company", до якої належав «Принц».



Фрагменти тарілки з клеймом "General Screw Steam Shipping Company".
Фото з архіву С.О. Воронова.

Найбільш повне зібрання артефактів, піднятих дайверами на місці загибелі «Принца» за роки існування Криму у складі України, можна було побачити в експозиції Чорноморського центру підводних досліджень в Феодосії.

Тут – фрагменти якірного ланцюга і елементи рульового механізму...



бій аптечного скла і гудзики з форменого одягу...



ядра, граната, керамічні і скляні бутилі...



Ось, мабуть, і всі більш-менш достовірні відомості і матеріальні свідчення про трагічну загибель британського пароплава «Принц» на Балаклавському рейді.

7. КАЛАМІТСЬКА ДЮЖІНА

Шторм 14 листопада торкнувся не лише Балаклавського рейду, але і західного узбережжя Криму. Тут, в Каламітській затоці – тій самій, де відбулася висадка союзників – надзвичайний шторм затопив не один десяток суден. Затока мілководна, з піщаним дном, природні укриття на кшталт бухт відсутні. На відміну від Балаклави, де кораблі просто розчавлювало о скелі, тут південний вітер викидав судна на мілину, і вони застрявали у піску. Деякі з них згодом вдалося стягнути на глибину і відремонтувати. Якщо ж море перекидало корпус на борт або перевертало, висока хвиля методично добивала аварійне судно. Один з очевидців тих подій узагальнив корабельні втрати – всього до шістдесяти одиниць, з них 27 викинуті на берег, 14 судів спалено самими англійцями.



Шторм в Євпаторійській бухті. З картини Л. Лебретона, хромолітографія братів Бекет. Париж, Ж. Ланглуоме, 1850-ті роки.

Після шторму 14 листопада англійці протягнули до кораблів, які засіли на мілині, тимчасові містки та організували вивантаження майна, яке ще могло бути використано. А.Л. Єгунов звертає увагу на дерев'яні палі, забиті в дно в

безпосередній близькості від корабельних остовів. Він висловлює гіпотезу, що сучасні євпаторійські причали, принаймні, частина з них, виникли саме на місці пальових містків, побудованих союзними моряками в 1854-55 роках.

Декілька викинутих на берег кораблів продовжували нести службу як стаціонарні батареї. «Основна частина екіпажу жила на березі, а чергова зміна несла вахту на кораблі. Корабель жив повноцінним, по можливості, життям, оскільки корпус був цілий, і була надія зняти корабель з мілини»¹.

Взимку 1855 року наступаючі на Євпаторію війська Хрульова потрапили під обстріл союзних плавбатарей, які стріляли одним, зверненим до берега бортом. Зав'язалася артилерійська дуель, сліди якої сучасні дайвери фіксують на залишках корпусів: «ядра (можливо розжарені), які увійшли глибоко в деревину корабля, кніпель, картеч»². Англійські і французькі моряки підтримували боєздатність своїх кораблів аж до 1856 року, коли союзники покинули Крим.

Зрозуміло, подібний сценарій міг бути реалізований лише на території, яка перебувала під контролем військ коаліції. А ось ті судна, які шторм забрав досить далеко від Євпаторії, були знищені російськими роз'їздами.

У 12-му номері «Морського збірника» за 1854 рік наводиться опис дій російської кавалерії в околицях Євпаторії 15 листопада і в наступні дні³.

Користуючись тим, що сильний вітер змусив кораблі союзників відійти від берега, а також справедливо припускаючи, що гарнізон буде зайнятий порятунком аварійних суден, генерал-лейтенант Корф призначив в пошук 22-й ескадрон улан, три сотні

¹ Егунов А.Л. Как корабли создали причалы. <http://evpatoriya-history.info/history/04-krimean-war/kak-korabli-sozdali-prichali.php>

² Там само.

³ Крушение судов на Черном Море. *Морской сборник, издаваемый морским ученым комитетом.* Т. XIII. № 12. Декабрь 1854: 481.

козаків і 16 гармат. Кавалеристи вирушили негайно, і незабаром виявили декілька кораблетрощ.

Перша з них була зафіксовано в районі селища Аїрчі (село Вітіно). Помітивши, що майже біля самого берега перекинуло на бік хвилями велике купецьке судно, на якому знаходилося до 60-ті осіб, майор Жолинський взяв кількох козаків і взвод уланів, відправився до цього судна, щоб надати, по можливості, допомогу. Але як тільки команда стала наближатися, по ній був відкритий вогонь з корабельних гармат. Майор Жолинський був контужений в голову гранатою. Вершники негайно відступили.

За чотири версти на південь від першого судна була виявлена на мілині купецька шхуна з товарами під прапором Сардинського королівства. Капітан шхуни, його дружина і 10 матросів без опору здалися уланам і козакам, якими вони були врятовані з великими труднощами.

Третє судно сіло на мілину в три версти на південь від селища Конрат (Молочне), не далі 70 сажнів від берега. Дізнавшись про це, генерал-майор Терпилевській негайно прибув до місця у супроводі взводу 19-ї кінно-легкої батареї. З'ясувалось, що це було купецьке судно з товарами, покинуте командою. Дворазова спроба уланів захопити вантаж не мала успіху. Сильне хвилювання не давало можливості досягти судна. Оскільки не залишалось жодної надії врятувати вантаж, то вирішено було знищити судно гранатами. Артилеристи відкрили вогонь, і після декількох пострілів судно загорілося. Пожежа тривала до пізньої ночі.

Четверте судно було виявлено того ж числа вранці. Командир Новоархангельського уланського полку, полковник Рославлев, отримав повідомлення, що в півверсти на схід від селища Аїрчі (Вітіно) прибило на 200 сажень до берега велике транспортне судно. Полковник Рославлев направив у вказане місце два взводи кінно-легкої артилерії і взвод уланів свого полку. Судно було під англійським прапором і з пасажирами. Після прибуття артилерії о першій годині пополудні, росіяни підняли білий прапор на знак

мирних намірів. У відповідь на судні був опущений англійський прапор і піднято також білий. Втім шлюпки, що були до того часу на воді, були підняті. Тоді росіяни зробили два попереджувальних постріли з гармат. Через півгодини артилеристи вистрілили знову. На цей раз один з снарядів потрапив в корпус судна. Після цих останніх пострілів шлюпки були спущені, і екіпаж, що складався з капітана, двох його помічників і 28-ми англійських матросів, разом з 7-ю турецькими кавалеристами, вийшов на берег.

Капітан судна показав, що це був англійське купецьке судно «Кюллоден» водотоннажністю в 726 тон, найняте англійським урядом для перевезення військ і військових припасів. Судно було на якорі на відстані від берега близько 500 сажнів (10668 м.). На судні знаходилося понад 700 пудів пороху, до 30-ти тисяч ядер, 32 арабських коня, призначених для штабу турецьких військ в Криму, і річний запас провізії для екіпажу. На борту також залишилися 25 турецьких кавалеристів, перевезти на берег яких англійський капітан рішуче відмовився. Посилаючись на хвилювання моря, він заявив, що для порятунку турків він не може ризикувати життям своїх матросів.

Через годину після висадки капітана на берег великий англійський пароплав наблизився до «Кюллодена». Щоб не дати йому можливості забрати з собою залишки людей і вантажу, командир 2-ї бригади генерал-майор князь Радзівіл наказав потопити судно пострілами 4-х гармат кінної артилерії. Канонада тривала близько години і, незважаючи на дальність відстані, російські артилеристи тричі підпалювали «Кюллоден». Але хвилі незмінно гасили пожежі. Нарешті, коли підводна частина судна була значно пошкоджена, судно сіло на мілину. Після цього, о 5 годині вечора, війська розійшлися по своїх місцях.

Наступного дня генерал-лейтенант Корф, взяв 6 єдинорогів з 19-ї і 20-ї кінно-легких батареї, під прикриттям взводу від Новомиргородського уланського полку і взводу волонтерів з козаків Донського 61-го полку, які вміли добре плавати і

управляти веслами, відправився для порятунку турків, що залишалися на «Кюллодені». Незважаючи на високі хвилі, козаки сміливо сіли на шлюпки, і з великими труднощами досягли судна і перевезли на берег 25 турок, з яких один був поранений під час вчорашньої канонади. На жаль, багаті припаси, що знаходилися на судні, перебували під водою. 5(17) листопада «Кюллоден» був спалений козаками.

В письмових джерелах також вказується, що незабаром після цих подій на косі (Пересип) озера Кизил-Яр був побудований редут і озброєний 4-ма знаряддями, знятими з загиблих кораблів.

Жертви надзвичайного шторму, які так і не вдалося врятувати, були покинуті їх командами. Корпуси повільно, але методично руйнувалися штормами, засипалися піском.

Не слід нехтувати і людський фактор. Спочатку над кораблями попрацювали їх господарі, англійці, французи, турки, потім, вже після війни – місцеве населення.

У ХІХ столітті затонулі кораблі цікавили місцевих жителів головним чином з точки зору джерела будматеріалів. У бідних лісом степових районах північного Криму «подарунки моря» приймалися з радістю – в господарстві все згодиться! Придатні шматки дерева пускалися на дрова, бронзові листи обшивки і півметрові нагелі здавали на металобрухт. У місцевому фольклорі ці судна принизливо іменували «галерами», «баржами», без особливого пієтету до почорнілого дерева. «До наших днів, – пише А. Єгунов, – в старому місті можна зустріти в перекриттях деяких будинків шпангоути, дошки тих кораблів. Те корабельне дерево значно відрізняється від, скажімо, побутового, яке використовували в будівництві будинків в ХІХ столітті»¹.

«...При пошуку з металодетектором, – підтверджує ці слова євпаторійський антиквар А. Кокоулін, – на татарських старих прибережних селах трапляються типові бронзові корабельні

¹ Єгунов А.Л. Как корабли создали причалы. <http://evpatoriya-history.info/history/04-krimean-war/kak-korabli-sozdali-prichali.php>

цвяхи, які татари активно використовували у себе в будівництві»¹.

У столітті ХХ-му освічені нащадки звертали увагу вже зовсім на інші речі. Мисливці за артефактами перетворили британські та французькі реки в джерело збагачення. Для них очищення англійських реків стало постійним заняттям, і з початком сезону регулярно, за висловом Сергія Воронова, «як на роботу», грабіжники виходять на підводні об'єкти. А у вихідні оживають антикварні розклади в Євпаторії та Севастополі, на яких артефакти з Каламітських реків займають помітну роль. Унікальні знахідки, потрапляючи в приватні колекції, швидше за все, назавжди виключаються з наукового обігу.



Місцеві мешканці розбирають остов дерев'яного судна часів Кримської війни (фото Є. Жирохова).

¹ Кокоулин А.Г. Локализация затонувших в 1854 году у Евпатории судов и случайные находки с них. *Підводні дослідження: Археологія. Історія. Дайвінг*. Вип. 5. 2014: 93-109.

Першу спробу наукового підходу до історичних реків зробили у 1978 році аквалангісти з Воронезького клубу підводного плавання «Риф». І хоча вони не були піонерами на затонулих об'єктах, завдяки використанню пневмоежектора їх підводна археологічна розвідка мала суттєві результати. Всі знахідки були сумлінно здані в фонди Євпаторійського краєзнавчого музею.



Кермо, підняте з затонулого корабля, в фондах Євпаторійського краєзнавчого музею.

Двадцять років по тому місця корабельних аварій в Каламітській затоці знову були оглянуті підводниками, на цей раз з ініціативи А.Л. Єгунова.

Основні роботи зосередилися на одному з британських суден в районі Нового пляжу. «...Згаданий мною англійський корабель, – пише дослідник, – був спалений самим екіпажем відразу, щоб не дістатися росіянам (за Тарле), про що свідчить потужний шар сажі, який досі лежить в трюмі корабля під шаром піску

упереміш з бронзовими нагелями і цвяхами. До недавнього часу було видно ряди бочок, що лежать в трюмі – зараз їх немає»¹.

Із знахідок слід зазначити бронзову деталь кріплення з клеймом MUNTES PATENT BIRMINGHAM,



пряжку та олов'яні гудзики з цифрою 93.



Ці знахідки вказують на присутність на судні представників 93-го (Шотландського) полку – одного з найбільш боєздатних підрозділів британського контингенту в Криму. Командував полком Колін Кемпбел. Полк прославився в Балаклавській битві, відбиваючи атаку російської кавалерії на свій табір. Тоді Колін Кемпбел вибудував солдат в дві шеренги замість чотирьох передбачених Статутом. Свідок тих подій Вільям Рассел пізніше описав її захисників шотландців як «тонку червону лінію» перед

¹ Егунов А.Л. Как корабли создали причалы. <http://evpatoriya-history.info/history/04-krimean-war/kak-korabli-sozdali-prichali.php>

суцільною сірою масою росіян. З тієї пори вислів «тонка червона лінія» в англійській мові вживали, коли потрібно було підкреслити відчайдушність положення – оборону з останніх сил...

Наступну сторінку в історію досліджень Каламітських реків вписали запорізькі археологи. У 2006 році експедиція ДП «Південьгідроархеологія» Охоронної археологічної служби України Інституту археології Національної академії наук при активній участі дайв-клубу «Арата» оглянула затонулі під Євпаторією судна. Керував загоном Олександр Ластенко. Результати робіт були опубліковані Сергієм Зеленко в шикарно ілюстрованій монографії «Підводна археологія Криму»¹.

Нарешті, в сезон 2013 року Чорноморський центр підводних досліджень (м. Феодосія, директор – Сергій Воронов) організував опитування жителів і підводний археологічну експедицію з ідентифікації затонулих кораблів².

Грунтуючись на матеріалах названих вище авторів, спробуємо відновити загальну картину підводних об'єктів. На сьогоднішній день локалізовано дванадцять дерев'яних остовів різного ступеня збереження. Всі вони знаходяться на відстані 50-150 метрів від берега, на глибині від 3 до 8 метрів, практично повністю засипані піском. Лише раз на декілька років, як правило, після сильних штормів або великих гідротехнічних і днопоглиблювальних робіт в Євпаторійському порту, вони стають доступними для огляду.

¹ Зеленко С.М. Экспедиция ГП «Южгидроархеологии» ОАСУ Института археологии НАН Украины в районе Евпатории. В кн.: Зеленко С.М. Подводная археология Крыма. Киев, 2008. 272 с.

² Вахонеев В.В. Гибель союзнического флота Крымской кампании у берегов Евпатории (По результатам подводных исследований 2013 года). *Підводні дослідження: Археологія. Історія. Дайвінг*. Вип. 5. 2014: 121-144.



Локалізація затонулих суден під Євпаторією.

Більшість аварійних суден встигало віддати якоря, а тому орієнтація їх корпусів перпендикулярна береговій лінії: носом до моря, кормою до суші.

Розглянемо зазначені на карті підводні об'єкти по порядку – із заходу на схід.

Об'єкт № 1 знаходиться в самому центрі Євпаторії, в 70 м на північний схід від причалу № 47 (яхт-клуб), недалеко від церкви св. Іллі. Об'єкт являє собою залишки аварії судна, від якого залишився дерев'яний остов. На момент огляду у 2013 році корму і носова частина судна були замиті піском. Піднесення над ґрунтом – до 0,5 м, видима довжина – 20 м.

Баласт зберігся у вигляді розвалу гальки.

Корпус судна був оббитий зовні мідної обшивкою. Клейм на обшивці не виявлено. На корабельному комплексі зустрічаються чавунні ядра, картеч, а також чавунні бомби.

Кораблетроща ідентифікована як одне з купецьких судів під англійським прапором.

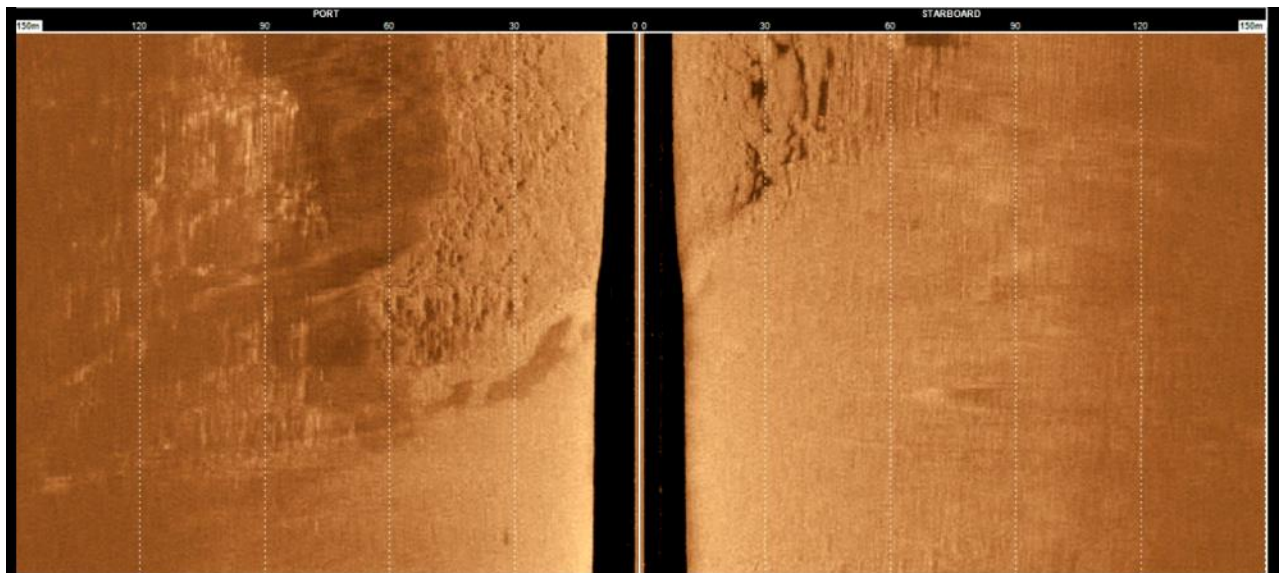


Дошки поперечного набору



Мідний нагель

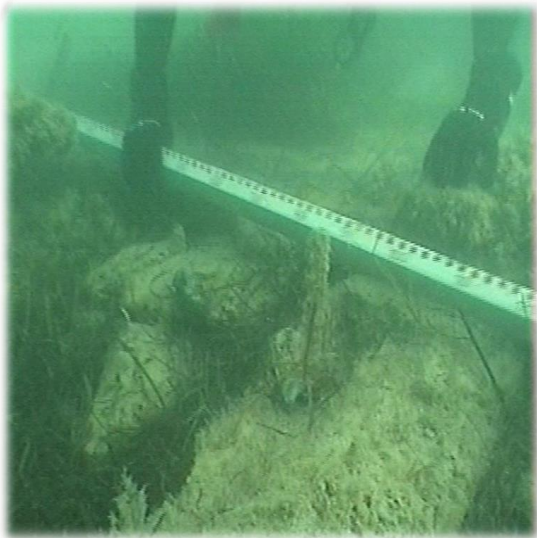
Об'єкт № 2 знаходиться в районі Кінського пляжу, в 75 метрах від берега. Від судна зберігся лише дерев'яний остов. Орієнтація корпусу – кормою на схід, носом на захід. Глибина залягання – 2-2,5 м, піднесення над ґрунтом – до 1,0 м. Видима довжина становить не менше 22 м. Корма і носова частина замиті піском.



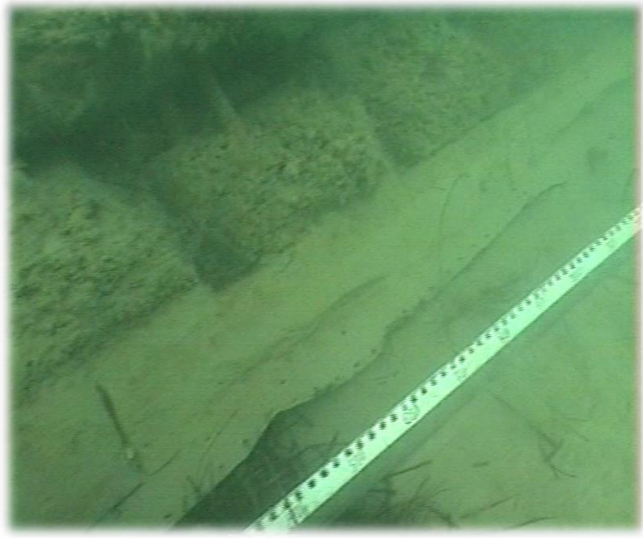
Сонограма сканування об'єкта ГБО «StarFish» (2013 р.).

Дерев'яний набір судна (дуб, сосна) кріпився за допомогою квадратних в перетині бронзових цвяхів і нагелів. Залишки

бронзової обшивки зустрічаються фрагментарно. Клейм на обшивці не виявлено.



Поперечний набір судна і мідний нагель



Правий борт із залишками мідної обшивки

Баласт складається з гальки. На об'єкті були знайдені ядра і картеч, а також чавунна бомба.

Швидше за все, це одне з британських купецьких суден.

Об'єкт № 3 знаходиться недалеко від другого, на схід від нього. Корпус орієнтований кормою до берега, носом в море. Судновий набір дерев'яний, переважають дубові деталі.

Кріплення суднового набору представлені литими бронзовими нагелями, квадратними в перерізі.



Листи бронзової обшивки бортів. Розмір 123 см х 36 см

Днище судна було обшите бронзовими листами, на яких зустрічаються клейма англійських виробників.



Клеймо MUNTES PATENT 6 22 6



Клеймо VIVIAN'S & SONS.
LONDON

Об'єкт № 4 знаходиться в районі колишньої нафтобази і являє собою залишки дерев'яного корпусу. Каркас – дуб, сосна. Бронзові нагелі, мідні цвяхи. Трапляються залізні цвяхи. Листи обшивки мають клейма.

Інтерес викликають три фрагмента фарфорового посуду. На двох з них зображено судно з вітрилами і димарем.



На одному з фрагментів можна прочитати слово «PHILADELPHIA», на іншому «... OF FRANCE STEAM NO ...». Третій фрагмент має рослинний орнамент, а знизу бачимо частину клейма: зображений кортик і напис «LONDON BUR...».

На судні виявлено скупчення ядер великого калібру. У кормовій частині знаходиться великий залізний прямокутний бак. Можливо, це французька або англійська парова гвинтова шхуна.

Об'єкт № 5. Район літнього кафе «Літо», в 50 метрах від берегової лінії. Видимі розміри корабельної аварії 20x6 м. Матеріал – дуб, сосна і залізні конструкції, що не піддаються ідентифікації. Зовнішня сторона корпусу судна покрита листової бронзової обшивкою.

У кормовій частині зустрічаються фрагменти свинцевої обшивки, ймовірно від порохового льоху. Трапляються квадратно литі бронзові цвяхи. Під листами обшивки виявлені бронзові

цвяхи, що говорить про те, що судно ремонтувалося, і йому була замінена обшивка.



Кільова дошка затонулого судна.

На одному з нагелів, який скріплював дерев'яні конструкції судна, простежуються залишки клейма «MUNTES PATENT».

Об'єкт № 6 являє собою залишки днища дерев'яного судна зі шпангоутами. Положення на дні правильне: корпус лежить на кілі без крену і диференту. Глибина – 5-7 метрів.

Збереження река залишає бажати кращого. Ідентифікувати за наявними артефактами назву судна неможливо. Судно має довжину близько 35-40 метрів і був, очевидно, англійським військовим кораблем.

Матеріал: сосна, дуб, але була знайдена балка червоного дерева.



Шпангоути (флортімберси). Фото І. Резника



Кільова дошка. Фото І. Резника.

На листах обшивки знайдені клейма MUNTES PATENT:



Клеймо MUNTES PATENT 17 18 17



Клеймо MUNTES PATENT 6 24 6

На носі корабля виявлено скупчення ядер. Зберіглася ділянка якірного ланцюга.

На судні було виявлено фрагменти стоячого такелажу з блоками:



Блок на один ролик



Блок на 2 ролика

На об'єкті були виявлені залізні квадратні цистерни з кришками, що стоять в два ряди Кришки подвійні, кожна велика кришка в центрі має малу, призначену, мабуть, для відбору проб. На кришках зустрічається три види написів:

T & W BRUNTON MAKERS;

EIKLER & SMITH MAKERS LONDON;

JOSHUA HORTON BRIERLEY HILL.

Це – найменування фірм, що займалися в той час в Англії виробництвом цистерн і парових котлів. Зустрічаються великі шматки вугілля. Деякі бочки, заповнені кістками тварин. У конгломератах виявлені зерна пшениці. Знайдено також залізні цвяхи і нагелі, свинцева труба і фрагменти свинцевої обшивки.



Кришки цистерн

Місцеві мешканці розповідають, що на об'єкті неодноразово знаходили гармати, остання з яких була піднята в травні 2006 року.



Знахідки з об'єкта № 6. Фото В. Нефьодова.



З дрібних знахідок заслуговують згадки керамічна трубка:

На корпусі спостерігаються сліди сильної пожежі, трапляються оплавлені цвяхи і обшивка, оплавлені англійські пляшки, усе зносить шар гару.

Об'єкт № 7 – місце загибелі корабля союзницького флоту в районі Нового пляжу в 80 м від берега.

Раніше на місці аварії корабля місцевими жителями був піднятий якір Портера-Тротмана, що зберігається нині в Євпаторійському краєзнавчому музеї.

Як і на інших судах, зовнішня сторона корпусу була обшита металевими листами. На залишках судна під водою простежується скупчення ядер великого калібру.

У кормовій частині по правому борту знаходиться великий залізний прямокутний бак.



Металевий бак по правому борту затонулого судна

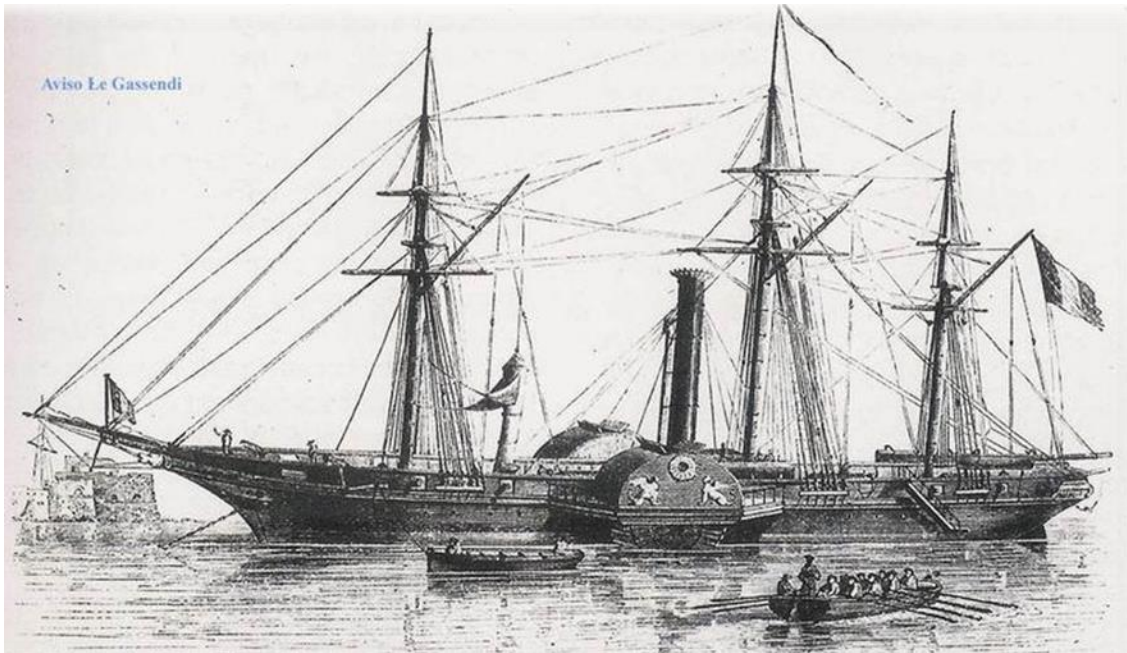


Шпангоути правого борта

Ймовірно, що це один з пароплаво-фрегатів або парова гвинтова шхуна.

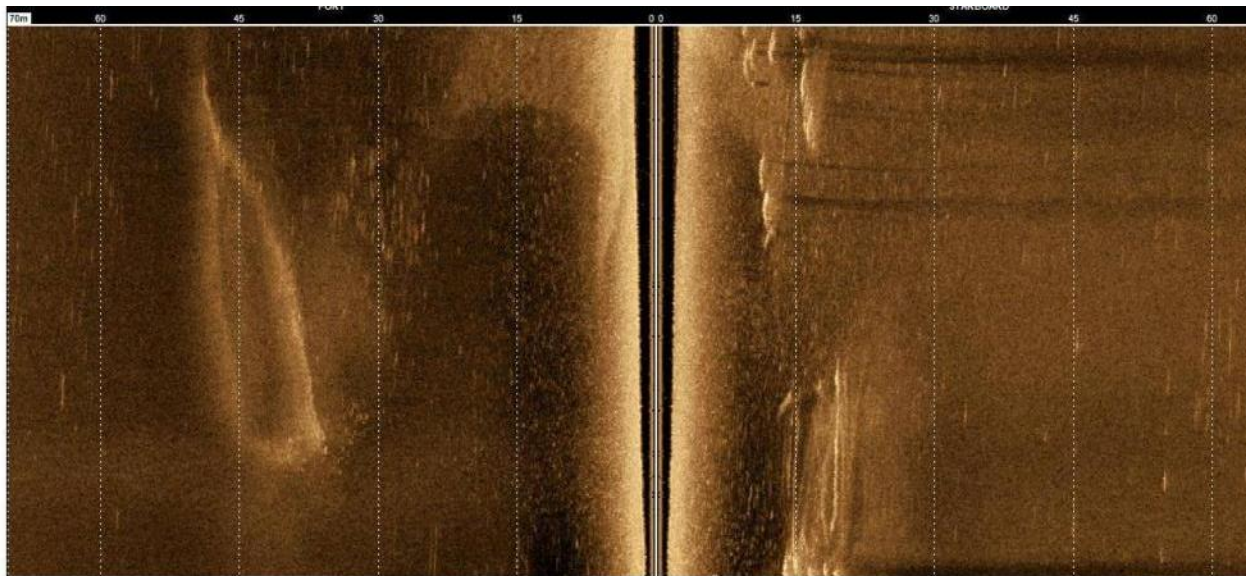
У районі залізничного переїзду на новому пляжі знаходяться відразу два корабля: французький паровий корвет «Pluton» і неідентифікованих вітрильний транспорт союзників.

Об'єкт № 8. Паровий корвет «Pluton» французької ескадри, залишки якого локалізовані в районі причалу Нового пляжу Євпаторії.



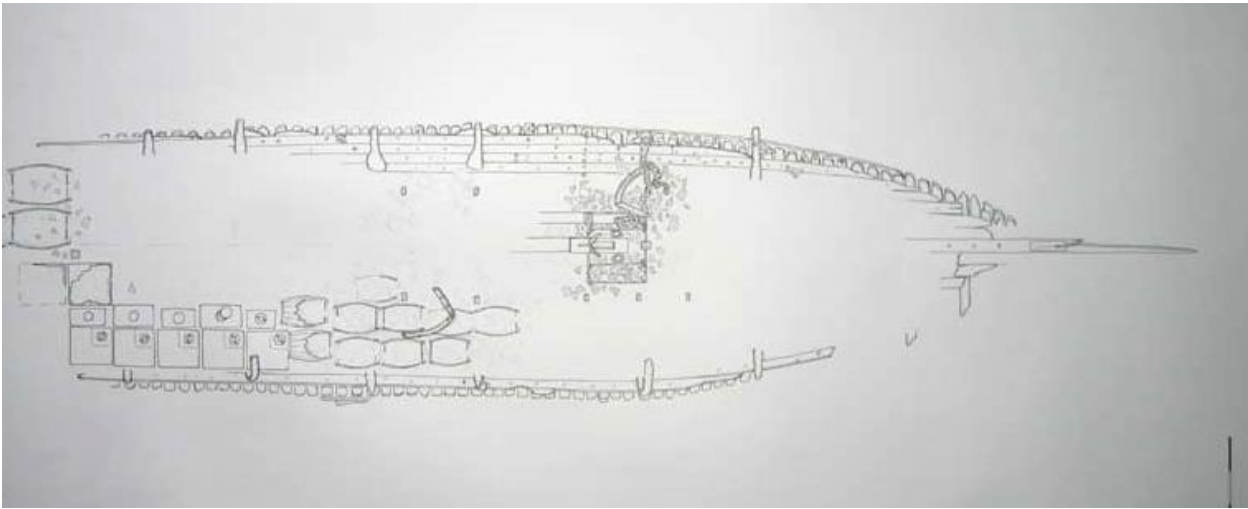
Однотипний з «Плутоном» корвет «Gassendi» (1837-1865 рр.).

Корпус судна повністю зберігає початкову форму.



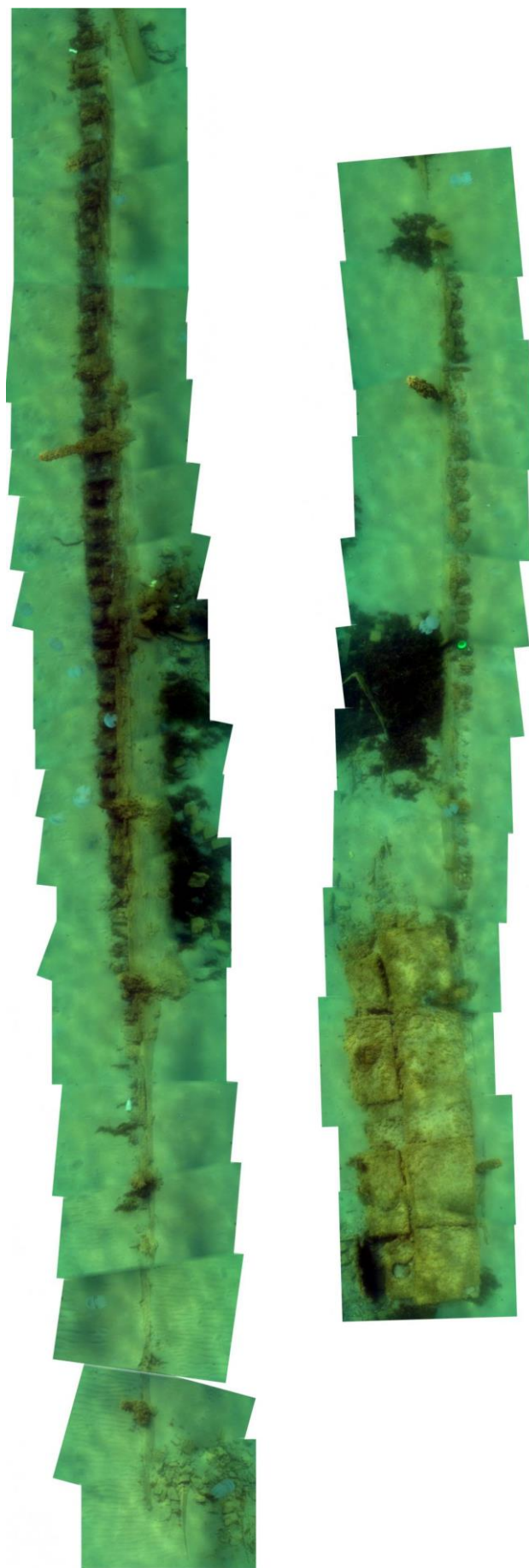
Сонограма затонулого корабля ГБО «StarFish».

Судно великих розмірів, його довжина орієнтовно становить 50-55 метрів. Сучасна ширина днища досягає 7,7 метрів. Корпус орієнтований носом до берега. Нижня частина корпусу з залишками вантажу і баластного каміння (велика річкова галька округлої форми) зберіглася досить добре.



Генеральний план корабельного корпусу.

У 2006 році І. Резником була застосована цікава методика зйомки підводного об'єкта, описана ним у статті в журналі «Підводні дослідження: Археологія. Історія. Дайвінг». В результаті вийшов панорамний план об'єкта:



Панорама об'єкта № 8. Фото І. Резника.

У носовій частині корабельного комплексу відносно добре зберіглася кильова балка, а форштевень височить над ґрунтом на 1,2 м. В районі грот-щогли зберігся степс. Поруч, в помпових колодязях – залізні труби від корабельних помп. Розвідкою 2006 року зафіксований залізний ланцюг великого розміру, але в 2013 році на місці її не виявилось.

Спостерігаються сліди сильної пожежі, трапляються оплавлені цвяхи і обшивка, оплавлені скляні пляшки, усе вкрито шар сажі.



Форштевень корвета



Ділянка залізного ланцюга

Ближче до кормової частини виявлені залізні квадратні цистерни в два ряди з кришками. Кришки подвійні, кожна велика кришка в центрі має малу, призначену для відбору проб. Сьогодні всі кришки виламані і знаходяться в приватних колекціях, лише кілька були передані до фондів краєзнавчого музею.

Зустрічаються великі шматки вугілля, залізні цвяхи і нагелі, свинцеві труби і фрагменти свинцевої обшивки.

Вантаж судна представлений дерев'яними бочками і залізними баками, колись завантаженими в трюм корабля.



Дерев'яні бочки. Фото І. Резника.



Залізні баки.



Залишки вантажа. Фото І. Резника.

Серед знайдених на комплексі артефактів – керамічна люлька турецького виробництва, фрагменти скляних пляшок XIX століття, керамічний стакан від свічника(?), латунні шпильки від набору корпусу та ін.



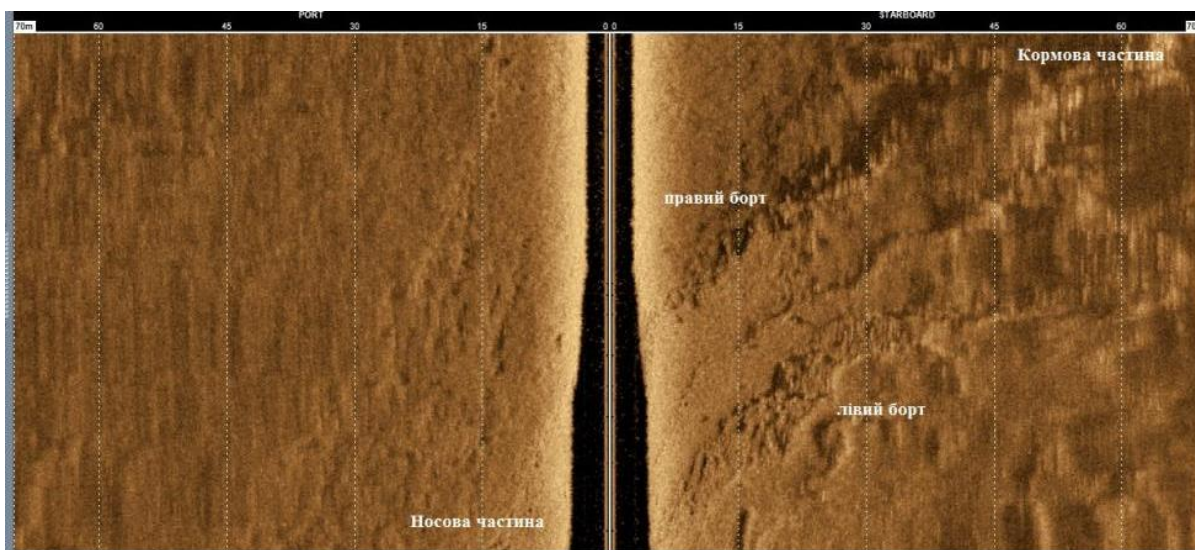
А ось підняті В.В. Нефьодовим клейма для виготовлення просвірок, зроблені з кістки, викликали гіпотезу щодо можливості перебування на судні православних пасажирів або священика.



Корвет був закладений 26.02.1838 р. на верфі в Бресті. 22.04.1841 р. був спущений на воду і 11 серпня вступив на морську службу. У 1844 році корвет взяв участь в кампанії Жуанвиль на марокканському узбережжі і бомбардуванню Танжера і Могадор.

Далі корабель служив в Леванте, на Адріатиці, в Алжирі. 19.05.1854 призначений до ескадри на Чорному морі. 17 жовтня взяв участь у бомбардуванні Севастополя. 14 листопада потрапив в шторм і затонув. 28 листопада команда була розформована.

Об'єкт № 9. Наступним обстежених об'єктом в тому ж районі була кораблетроща вітрильного транспорту союзницького флоту. Рек являє собою залишки остова дерев'яного судна. Видимі розміри аварії корабля – 35,0x7,0 м. Добре простежуються обидва борти, ніс і корма занесені піском.



Сонограма сканування об'єкта ГБО «StarFish» (2013 р.).

Корпус розташовується перпендикулярно береговій смузі. Над дном виступають шпангоути, фрагменти дерев'яного набору судна і численні розвали баластного каменю. Слідів обшивки не виявлено, залишків надбудов теж не простежено. У центральній

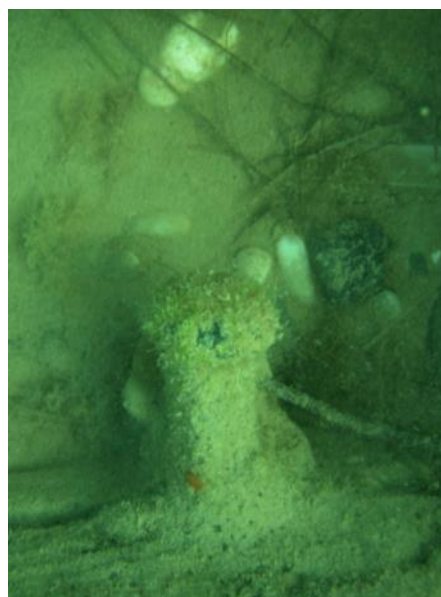
частині судна проглядаються залишки металевих конструкцій невеликих розмірів.



Фрагмент суднового набору з мідними нагелями



Дерев'яні конструкції об'єкта по лівому борту



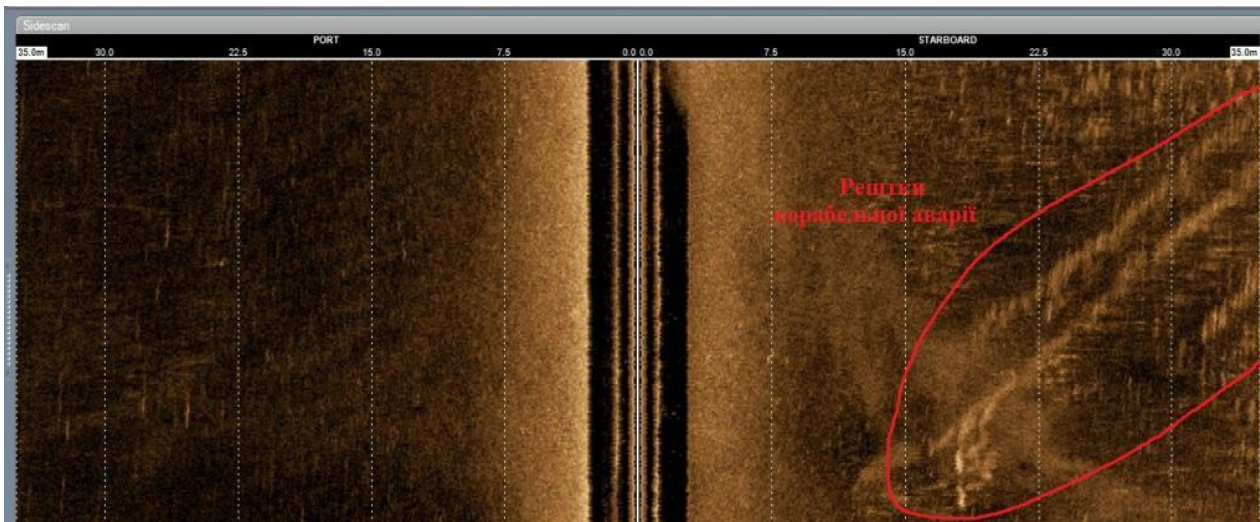


Рек в районі Нового пляжу.

Об'єкт № 10. Район залізничного переїзду, Новий пляж, в безпосередній близькості від об'єкта № 9.

Об'єкт являє собою каркас затонулого дерев'яного судна, ймовірно – англійської вітрильно-гвинтового фрегата. Видимі розміри аварії корабля складають 40,0x8,0 м. Зустрічаються різноманітні залізні конструкції, що не піддаються ідентифікації. У кормовій частині розташовується прямокутний залізний бак. Затонуле судно лежить кормою на південь, носом на північ. Корпус, який виявився майже повністю замитої піщаними відкладеннями, зберігся нижче ватерлінії. Над дном виступають шпангоути, киль, фрагменти дерев'яного набору судна.

Як кінці для кріплення палуби використані Г-подібні залізні конструкції. Знайдено бронзові нагелі. Борти обшиті мідними листами. Виявлена свинцева труба.



Сонограма об'єкта, ГБО «StarFish».

По всій площі затонулого судна простежується розвал баластних каменів – великої річкової гальки округлої форми. У центральній частині корабля фіксуються сліди пожежі.



Фрагменти суднового набору з вбитим нагелем



Сліди пожежі на дерев'яних конструкціях

Об'єкт № 11. Остов найбільшого з усіх описаних кораблів знаходиться на траверзі причалу № 51 колишнього «Сільпрома», також недалеко від попередніх двох об'єктів. У кормовій частині лівий борт ліг на дно, висота його досягає 9,6 метрів! Видимі розміри аварії корабля 60,0 x 15,0 м. Розміри балок і шпангоутів свідчать про довжину судна понад 60 м. У конструкції були використані тільки мідні нагелі. Судно з зовнішньої сторони було оббите мідної обшивкою по обох бортах. Конструкції судна –

розміри балок і нагелів вражають своїми розмірами. Вочевидь, це і є французький вітрильний 100-гарматний лінкор «Henri IV».

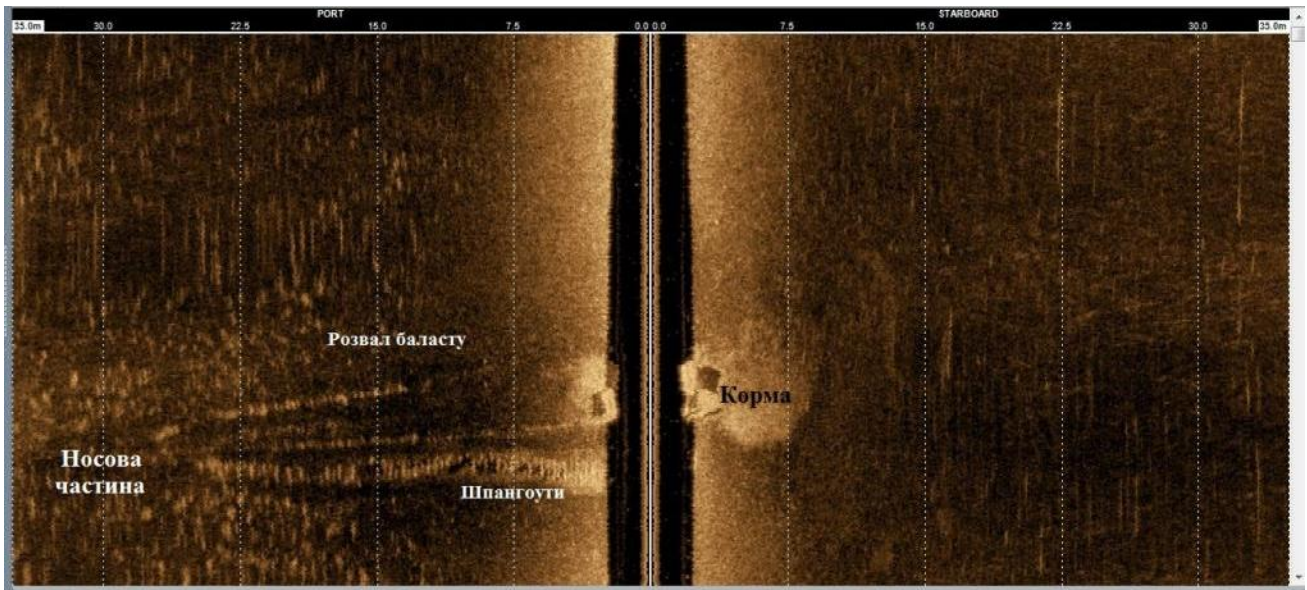
З архівів відомо, що цей корабель був закладений на верфі Шербура 17 червня 1829 року. До складу діючих військово-морських сил Франції корабель увійшов 14 вересня 1848 року як лінійний корабель прем'єр рангу за національною категорією. Незабаром «Henri IV» був направлений в Лісабон, в жовтні 1851 року лінкор бомбардував місто Салі. У січні 1852 р повернувся в Тулон. 24 червня 1854 був відряджений до Чорного моря.



Альбрехт Герхарт. Літографія загибелі корабля «Henri IV». 1854 р.
Національний морський музей, Гринвіч, Лондон.

3 липня 1854 року відплив з Марселя в Галліполі з військами на борту для участі в Кримській військовій кампанії. «Henri IV» був у складі першої ескадри союзницького флоту. 14.11.1854 потрапив в сильний шторм і затонув біля узбережжя Євпаторії.

Сьогодні на місці кораблетрощі залишилися елементи набору корпусу, майже повністю замиті піщаними відкладеннями. Затонуле судно лежить кормою на південь, носом на північ.



Сонограма району кораблетрощі.

У кормовій частині збереглися залишки залізного прямокутного бака. На остові корабля судна спостерігаються сліди пожежі. Нижче ватерлінії фіксуються скупчення баластного каменю. Над дном виступають шпангоути, кіль, фрагменти дерев'яного набору судна. Як баласт використані цеглини.



Корабельний набір Henri IV.

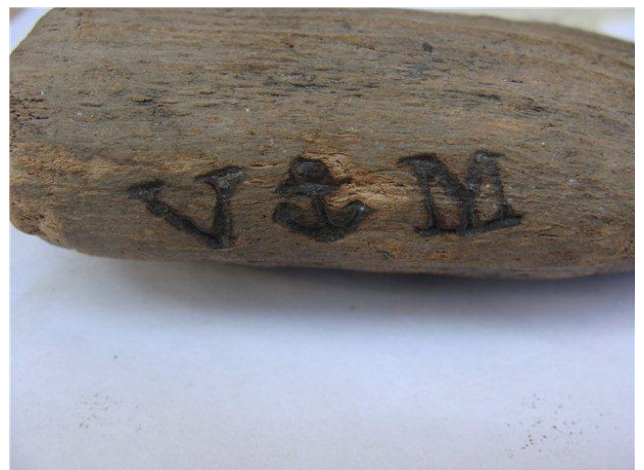
Серед артефактів, що були виявлені на судні та опубліковані, згадуються:

- ковані, підквадратні цвяхи з клеймами, на яких зображені два якоря:



Клеймо на мідному цвяху

- срібна чарка з драконом;
- гудзик – 10 полк лінійної піхоти Франції;
- бронзова етикетка від консервів з французької написом «сардини»;
- пляшка з написом NANTES;
- дві дерев'яні калатала з клеймом V M:



Дерев'яне калатало з клеймом V M.

Калатало і кілька інших знахідок з даного комплексу були придбані відомими в Україні колекціонерами – братами Ігорем та Олексієм Шереметьєвими для свого музею Кримської війни в Балаклаві. Йдеться про пістолет, листи обшивки з клеймами і дерев'яну табличка з написом.



Об'єкт № 12. Імовірно ще одне судно може перебувати в районі в'їзду в місто, де встановлена бетонна композиція: хлопчик, що сидить на дельфіні, і напис «Євпаторія». Після сильних штормів море в цьому районі викидає на берег дошки,

пошкоджені морським шашелем і фрагменти бронзової обшивки бортів.

Завершуючи опис «каламітської дюжини», слід зазначити, що після анексії Криму Росією була проведена серйозна, мабуть найсерйозніша за весь час – з підводними розкопками – археологічна експедиція під керівництвом В. Вахонєєва. Звіти мені недоступні, втім в Інтернеті оприлюднені деякі артефакти.



Таким чином, піщаний берег дозволив зберегти остови дерев'яних кораблів. Але, на жаль, людський фактор виявився сильнішим за природний, що призводить до швидкого руйнування археологічних комплексів вже в наші дні.

8. «П'ЯНИЙ ДЖЕК»

Дещо південніше євпаторійських реків, поблизу селищ Піщане, Андріївка, Кача знаходяться ще кілька слідів корабельних аварій часів Кримської війни. За свідченнями союзників, в районі гирла річки Качі на мілинах і підводних скелях загинуло вісім судів.

Очевидець подій 14 листопада 1854 року писав: «... на нас набіг страшний порив вітру, дув до цього по черзі від півдня і південного сходу, зі зростаючою силою; вже в полудень можна було стояти на палубі, і наші бідні кораблі, які утримуються на трьох якорях перед Качею, почали дрейфувати, причому "Supiter" навалився на "Jean-Bart". На початку третього ураган, здавалося, подвоївся. Цей неймовірний порив викинув на берег Качі 13 купецьких судів. О 3 годині вітер раптом змінив напрям на захід, втративши дещо в силі, при цьому наші судна повинні були демонструвати дива майстерності, щоб не загинути чи не бути протараненими один одним.

Настала ніч. Опівночі турецький адміральський корабель, що дрейфував на чотирьох якорях, застосовує героїчні заходи: рубає свої щогли, скидає їх в море і тим рятується від загибелі, о другій годині вітер і море вщухлі, і настав ранок. Очі всіх звернулися до горизонту, і, яке щастя, – наші військові кораблі всі в наявності. Втім, значні пошкодження виявилися переважно у вітрильних судах.

Коли вітер зменшився, було вжито заходів до надання допомоги потерпілим крах. ...Баркас з "Ville de Paris", відправлений було до аварійних суден, в одну мить був перекинутий і розбитий вщент. Один старий моряк, кажучи про цю жахливу бурю, між іншим, зауважив: нинішня ніч для моряків теж, що для солдат день Інкерманської битви» .

Так само, як і в районі Євпаторії, судна, віднесені бурею далеко в сторону, стали предметом пильної уваги російських козачих роз'їздів. «Як тільки з наших берегових постів, – згадував

генерал Богданович, – прийшла звістка, що проти гирла Качі були биті до берега ворожі кораблі, то Камчатський полк, що стояв на Бельбеці, з 8-ю батареїним гарматами отримав наказ йти до того місця, де знаходилися на міліні судна Союзної флоту, і спалити їх, запропонувавши екіпажам висадитися на берег, як військовополонені. Коли ж виявилось, що аварійні судна не були озброєні, князь Меншиков наказав висланим до моря військам зайнятися порятунком ворожих екіпажів»¹.

В «Енциклопедії морських катастроф України» наводяться такі відомості про затонулі на траверзі гирла Качі судна:

- двощогловий бриг «Ганг» ("Ganges"), який виявлено Департаментом підводної спадщини України в 2005 році на глибині 17 метрів. Зафіксовано форштєвень і фрагменти якогось механізму;

- англійський вітрильний транспорт «Вудвель» ("Woodvell"). Виявлено на глибині 21 метр, лежить на рівному кілі, збереження – 40%, залишки форштєвня з фрагментами бортової обшивки, шпангоутами, бронзовими нагелями півметрової довжини;

- турецький фрегат «Багіре», глибина залягання – 21 метр;

- турецький вітрильний лінкор «Муфтагі Джегат», у Сергія Воронова – «неідентифікованих флагманський лінійний корабель ВМФ Туреччини в Криму», глибина – 21 метр;

- англійський вітрильний транспорт «Тейрен» ("Tyronne");

- англійський вітрильний транспорт «Піренеї» ("Pyrenees");

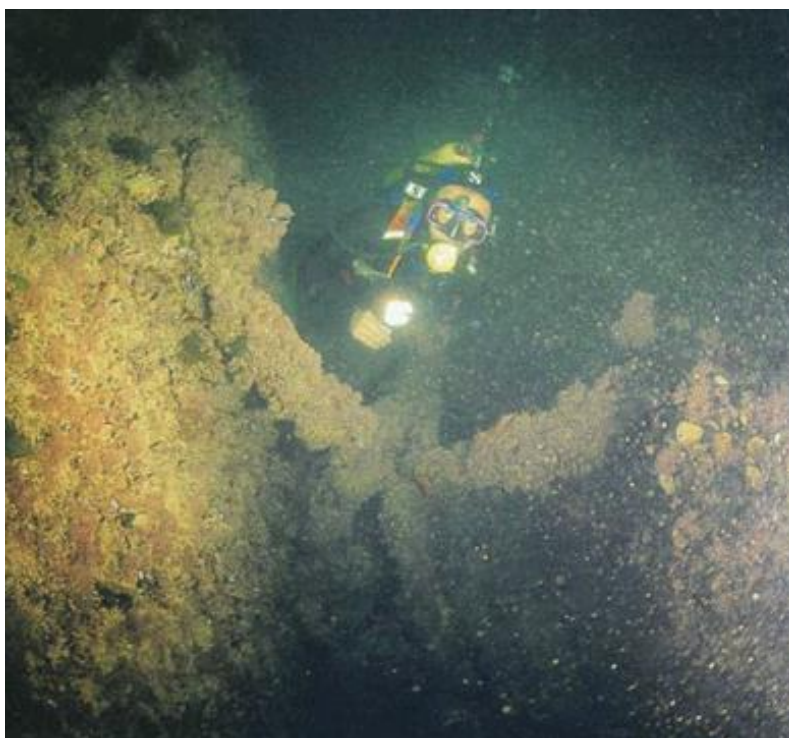
- англійський вітрильний транспорт «Георгіон» ("Georgianna");

- англійський вітрильний транспорт «Вельзевул» ("Welsevoven").

Але найвідомішим в дайверському середовищі Качінським реком є так званий «П'яний Джек». Це ім'я надали йому першовідкривачі з підводного пошукового клубу «Аквік» (м. Великі Луки, Росія).

¹ Богданович М.И. ... Гл. XXV.

У передостанній рік існування Радянського Союзу експедиція клубу працювала в зазначеному районі. Начальник експедиції Андрій Данілін, який, на жаль, передчасно пішов з життя, залишив письмові свідчення про хід робіт. У журналі «Техника молодежи» була опублікована його стаття «Жертва "рівноденної бурі"», в якій розповідається, як після перших підводних знахідок античного і середньовічного часу, аквалангісти «вирішили перевірити квадрат, рекомендований місцевим любителем підводного плавання Володимиром Карнауховим. На його думку, там у самого берега, з часів війни лежала баржа.



Дайвер на острові «П'яного Джека». Фото М. Семенова.

Вже перші занурення Олександра Кепліна і Володимира Толочина підтвердили це припущення – на дні лежала проржавіла руїна, яка нагадувала баркас або понтон, навколо валялися рвані листи заліза і якісь покриті черепашками предмети. Сама ж баржа на височини, поруч з якою була кам'яна гряда. Обстежуючи її, Сергій Мартинов і Володимир Толочин трохи відхилилися в сторону від тієї самої баржі і помітили на дні

дивне піднесення. Видимість, незважаючи на глибину, була гарною, від 3 до 8 м. При найближчому розгляді височина виявилася носовою частиною великого і дуже старого судна, на яке порівняно нещодавно і ліг іржавий баркас (судячи із залишків електропроводки, його побудували в нинішньому (тобто в ХХ. - Р.Д.) столітті)».

Кораблетроща виявилася англійським бойовим кораблем часів Кримської війни. Дослідники почали очищати від нашарувань ніс і незабаром побачили бронзову основу, на яку зазвичай кріпилася гальюнна фігура. За нею слідував дерев'яний борт товщиною 40 см з латунними стрижнями, що стирчали з дошок. Кріплення з кольорового металу також у великій кількості були розкидані по дну. Коли один з нагелів було піднято на поверхню, на ньому було виявлено клеймо з букв «дубль-в», «фау» і «пси».



«Подекуди з піску, – продовжував А. Данілін, – виступали ланки якірного ланцюга, кожна розміром з два кулаки, трохи далі лежав якір. Він був квадратним в перетині, довжиною метра два, на одному кінці металевого штока було кільце, а на інший – гніздо, з якого стирчали фрагменти дерева».

Аркадій Чікін в своїй книзі «Крим підводний» присвятив цьому судну окрему главу. Він також був в числі піонерів на знов відкритому реці. Наведена нижче цитата дозволить нам зрозуміти, чому саме судно отримало ім'я «П'яний Джек».

«Йдемо в парі з Андрієм Даніліним, а десь нагорі, слідом за бульбашками повітря, що видихалося нами та піднімалося на поверхню води, рухається страхувальний човен. Ось і корабель. Точніше все, що від нього залишилося. Лягаємо на дно і озираємося. Криві лапи шпангоутів, рясно обліплені мідіями, сиротливо тягнулися з мулу до поверхні води... Данілін вів мене до винного трюму корабля. Серед численних осколків і черепків вдалося знайти цілу пляшку, в якій зберегся навіть її вміст. Через безліч виявлених розбитих пляшок хлопці потім жартома прозвали корабель «П'яним Джеком». Я знайшов дивної форми посудину з гострим денцем і написами «Лондон» та «Дублін». Треба буде сфотографувати їх на березі. А Андрій вже тягне мене за руку далі. У нас так мало часу!»¹.



Пляшки з-під содової води з надписами «Лондон» і «Дублін»



Пляшки з віскі з «П'яного Джека»

¹ Чікін А.М. Крим підводний. 2-е изд. Севастополь, Библекс, 2009: 51-52.

«Моя рука, ковзнувши по гладкій поверхні баластного каменю, яким були заповнені нижні трюми корабля, натрапила на предмет округлої форми. Легкий рух долонею – і клуби мути здиблися султаном, зробивши видимість майже нульовою. Практично на дотик викопую посудину з запечатаною шийкою. Вона досить велика. Махнувши Андрію рукою, щоб той плив до страхувального човна, сам вирушаю по поверхні води до берега. Хотілося самостійно розкрити посудину, а хлопцям ще треба працювати під водою. Знаю з досвіду – якщо передам їм його в човен, неодмінно відкоркують. Цікавість як наркотик рухає будь-якими дослідженнями. Йдучи до берега, оглядаюся на остов корабля, що перетворюється в тінь. До побачення, «П'яний Джек»! Нам ще належить дізнатися твою справжню назву, твою історію»¹.

А ось з посудиною все виявилось набагато простіше. Метрів за двадцять від берега у неї зламалися ручка, прикріплена до шийки, і вміст каламутній струменем витік в море. Але на цьому втрати не закінчилися. Трохи пізніше були спорожнені кілька пляшок віскі і вина, піднятих з трюмів корабля. Проконтролювати цей процес було неможливо. Люди опинилися в стані «золотої лихоманки», коли розум вже мовчить. Це була їхня перша грандіозна знахідка в житті, яку неодмінно хотілося відзначити»².

Таким чином, саме алкоголь 150-річної витримки сприяв гучній славі знайденого судна.

Севастопільський письменник і краєзнавець Валерій Іванов на своєму сайті навіть розмістив світлину, на якій віскі з «П'яного Джека» дегустує екс прем'єр-міністр Великобританії лорд Д. Калаген під час свого візиту в Севастопіль у 1992 році³.

¹ Там само: 53.

² Там само: 53.

³ Официальный сайт писателя В.Б. Иванова // <http://ivb.com.ua/index.php>



Дегустація віскі 140-річної витримки. Фото 1992 року.

Продовжуючи цю тему, наведу ще один доказ, на цей раз анонімого дайвера, який відвідав «П'яний Джек» в 1999 році. Після докладного опису занурення у гирлі Качі, він пише: «Вечоріє. Знімаємося з якоря і беремо курс на Севастополь. Відкриваємо пляшку віскі, яка пролежала на дні Чорного моря більше 145 років. Під шаром смоли видно корку, яку витягаю штопором. Кубриком розноситься непередаваний запах витриманого віскі. Розливаємо напій по граненим склянкам. Проголошую тост за упокій душ моряків, загиблих на цьому фрегаті. Смакуючи, випиваємо віскі. Віскі виявилось не дуже міцним, мало специфічний смак і аромат, що нагадує запах бензину з прянощами. І тільки нещодавно, з журналу «Російський альманах вин», ми дізналися, що одна така пляшка коштує більше тисячі фунтів стерлінгів»¹...

¹ <http://www.cmsdive.com.ua/daiv2.php>



Артефакти з «П'яного Джека»: закорковані пляшки (ліворуч) і свинцевий брусок для куль (праворуч).

Але повернемося до підводної археології. У наступні серпневі дні 1990 року учасники експедиції детально обстежили знайдений остов. Олександр і Наталія Кепліни знайшли осколки посуду, в тому числі цілі супниці і тарілки. На деяких були зображення якоря і напис англійською «морський сервіз». Траплялися й скам'янілі від часу грудки з пляшок, битого посуду, зерен ячменю, картечних куль і побутових предметів. Поруч, в уламках судна знайшли почорнілі людські кістки.

Уже перші огляди судна порадували дайверів знахідками двох корабельних гармат, одна з яких лежала біля правого, зверненого до берега, а інша – біля лівого борту.

Поки четверо аквалангістів зубилом і кувалдою очищали одну з гармат від морських наростів, інші члени експедиції займалися промірами залишків корабля. У публікації Даніліна вказуються довжина 100 (насправді близько 25 – Р.Д.) і ширина реку – 12 метрів.



Загальний вигляд «П'яного Джеку». Рис. Р. Марченко.

«Кожна група підводників, – продовжує розповідь Аркадій Чікін, – поверталася на берег із знахідкою... Але найголовніше – виявили дві гармати. Однак морські відкладення за 130 років так сильно змінили геометричні розміри гармат, що визначити їх калібр було важко. Не було і технічних засобів для підйому цінної знахідки, але допоміг випадок. В один з погожих серпневих днів до берега в місці базування експедиції причалив катер охорони водного району (ОВР) Чорноморського флоту. Морякам було наказано перевірити правомочність підводних робіт і їх відповідність до вимог прикордонного режиму. Після переговорів з прикордонною заставою всі непорозуміння були усунені. Прикордонники запевнили моряків, що всі роботи законні. На цьому «інцидент» себе вичерпав, і «овровці» зібралися йти в базу. Але тут виникла ідея використовувати кран-балку катера для підйому хоча б однієї гармати. Чорноморці погодилися допомогти. Незабаром гармату підняли з води і доставили до берега».



Піднята гармата виявилася карронадою. Цей різновид корабельної артилерії проводилася на заводі «Керрон» в Шотландії. Завод прославився тим, що інженер Карл Гаскойн, який працював на ньому директором з 1769 по 1784 роки, сконструював новий тип артилерії, який отримав назву «карронада» на честь міста розташування заводу.

Вага піднятої з «П'яного Джека» карронади унеможлиблювала її транспортування силами учасників експедиції. Техніка ж не могла під'їхати до берега через сипучий пісок.

Втім, це не стало перешкодою для жителів Качі. Спочатку карронаду відвіз з берега в своє селище місцевий тракторист. Коли за допомогою міліції вдалося встановити її місцезнаходження, господар дачної ділянки закопав гармату в спеціально виритій канаві, маючи намір в майбутньому встановити її перед входом на свою дачу. Після встановлення цього факту, карронаду відкопали і передали до Качінського гарнізонного підводного клубу «Манта», згодом – до Музею Чорноморського Флоту в Севастополі. Музей, очевидно, не вважав гармату гідною своєї колекції і передав її на баланс приватного підприємства Культурно-Історичний Центр «Севастополь», створений на базі громадської організації «Редут». Карронаду бачили на постаменті поруч з севастопільським Будинком піонерів, після чого сліди її губляться. На жаль, епопея з карронадою – це типовий приклад ставлення до старовини наших співгромадян.

За порадою колег А. Данилов у своїй статті «не афішував місце підводних досліджень, щоб не дражнити мисливців за реліквіями». Проте, описаний ним рек став місцем паломництва дайверів: важко приховати об'єкт, що знаходиться всього в 300 метрах від пляжу.

Ось наприклад, на сайті клубу «Крим Марина сервіс» наводиться такий опис занурення на «П'яний Джек»: «...Видимість три метри, дно рівне. Брили, покриті мідіями і

водоростями. Пливемо над ґрунтом курсом 80 градусів. Раптом прямо по курсу бачу оброслі морськими відкладеннями, шпангоути великого дерев'яного судна, прошиті великими бронзовими цвяхами півметрової довжини. Пливу вздовж лівого борту, до кормової частини судна. По дорозі, на ґрунті, зустрічаються різні предмети: кераміка, розбиті пляшки з-під вина, деталі оснащення, ядра і ще багато різних частин і деталей судна. Під одним із шпангоутів бачу людські кістки, оброслі водоростями. Закопую кістки і пливу далі. Підпливаю до кормової частини судна. Тут знаходиться бронзовий баллер керма, що добре зберігся. Замалювавши кормову частину, пливу вздовж правого борта. Він зберігся набагато краще, дерев'яна обшивка йде в ґрунт до кіля.

Підпливаю до носової частини судна. На палубі бачу численні шматки вугілля і оплавлені частки металу золотистого кольору. Збираю зразки вугілля і жовтого металу, пливу далі. Центральна частина судна сильно занесена мулом. Серед розкиданих чавунних ядер багато осколків розбитих пляшок з-під вина. Під одним із шпангоутів виявляю цілу пляшку. Обережно викопую її з ґрунту. Корка залита смолою, вся поверхня пляшки покрита



водоростями і мулом. Підпливаю до Валері, який з азартом щось викопує з-під шпангоута. Пропоную йому підніматися нагору...»¹.

¹ <http://www.cmsdive.com.ua/daiiv2.php>

Начитавшись подібних оповідань, я намагався отримати інформацію з перших рук. І, нарешті, мені пощастило.

Я познайомився з дайв-інструктором Вадимом Ігнатьковим з Донецька, досвідченим рекером, який неодноразово відвідував «П'яний Джек». Він розповів, що гирло річки Кача традиційно вважається районом, що знаходиться під пильною увагою прикордонників. У бажаючих пірнати тут завжди виникали проблеми з дозволом на використання плавзасобів. Але на щастя, в тиху погоду «П'яний Джек» темною плямою проглядається з берега. Тому дайвери обходилися без човнів. Один із групи супроводу піднімався на обрив і знаками руками спрямовував плавців на об'єкт, розташований в 300 метрах від берега на глибині 7-10 метрів.

Можливо, першовідкривачі кораблетроці і могли похизуватися багатим уловом виробів зі скла, але в останні роки, за словами Вадима Ігнатькова, «П'яний Джек» був повністю розграбований. Сьогодні знайти там цілу пляшку, та ще з клеймом, практично нереально. Більшість з них перекочували в колекції приватних осіб.



Експозиція знахідок з «П'яного Джека». Фото з архіву В. Іванова.

Сам Вадим підняв на судні якийсь штир, сильно оброслий черепашками. Після повернення до Донецька він кинув його на балконі батьківської квартири. Пройшов майже рік. Вадим і думати перестав про свою знахідку. Яке ж було його здивування, коли батько в телефонній розмові поцікавився, чи буде він забирати свій меч? Виявилось, що нашарування обсипалися, і під ними приховувався палаш першої половини ХІХ століття.



Крім того, Вадим Ігнатков повідомив, що на «П'яному Джека» часто зустрічалися останки загиблих моряків. Одного разу він сам підняв з дна судна два скам'янілих скелета. Їх кістки настільки зцементували, що не розсипалися, а напарник

після занурення навіть поцікавився – що це за «лопати він тягав по судну»? Правда, одного дня людські останки кудись зникли. Оскільки за часом це збіглося з візитом до Криму принца Чарльза, Вадим висловив припущення, що це англійці спонсорували поховання своїх давно загиблих співвітчизників.

Що ж за судно ховається під ім'ям «П'яного Джека»? Чи є він бойовим кораблем або транспортом з вантажем алкоголю? Серед дайверів поширеною є думка, що під цією сучасною назвою розуміється не що інше, як лінійний корабель Королівського флоту «Лондон». Вадим Ігнатков казав, що до такого висновку дійшли, коли підняли корабельний сервіз з написом «Лондон». Погодьтеся, аргумент недостатньо переконливий, з урахуванням того, що слово «Лондон» в даному випадку може означати не тільки ім'я лінкора, але і назву міста, в якому цей сервіз був вироблений. Довелося перевіряти ще раз.

Двухдечний дерев'яний лінкор «Лондон» був спущений на воду в 1840 році і мав на озброєнні 92 гармати. Як зазначалося вище, HMS "London" брав участь у бомбардуванні Костянтинівського рavelіну Севастополя і отримав істотні пошкодження. З початком шторму 13 листопада 1854 року за наказом адмірала Лайонса лінкор пішов у відкрите море, щоб не бути викинутим на берег. Поки все сходиться. Але ось подальша інформація повністю спростовує версію про тотожність «Лондона» і «П'яного Джека».

Зовсім випадково мені попала на очі публікація С. Пеньковського про Джона Шеппарда, молодшого боцмана англійського лінкора «St. Jean d'Acste». Цей герой Кримської війни у 1855 році виступив з ініціативою диверсійної атаки замкнених в глибині Севастопольської бухти російських кораблів. Недосяжні для артилерії англійських кораблів, пароплави Чорноморського флоту своїм вогнем допомагали відбивати атаки з суші, час від часу роблячи вилазки на зовнішній рейд. Шеппард запропонував пробратися на невеликому човні з міною на буксирі через кордон із затоплених суден до місця якірної стоянки російських пароплавів і мінувати один або два з них. Після чого тим же шляхом повернутися в район розташування своїх військ. «Англійський адмірал Лайонс схвалив план боцмана, але наказав, щоб спочатку була проведена навчальна атака на один з кораблів ескадри союзників»¹.

Метою цієї тренувальної атаки став ... лінкор «Лондон»!

«Командування корабля і вахта, – читаємо далі, – були попереджені про атаку. Окрім вахти спостереження за морем вели безліч добровольців з команди корабля. Була обіцяна грошова нагорода тому, хто виявить диверсанта. Однак вранці на борту корабля все побачили біля ватерлінії намальоване крейдою

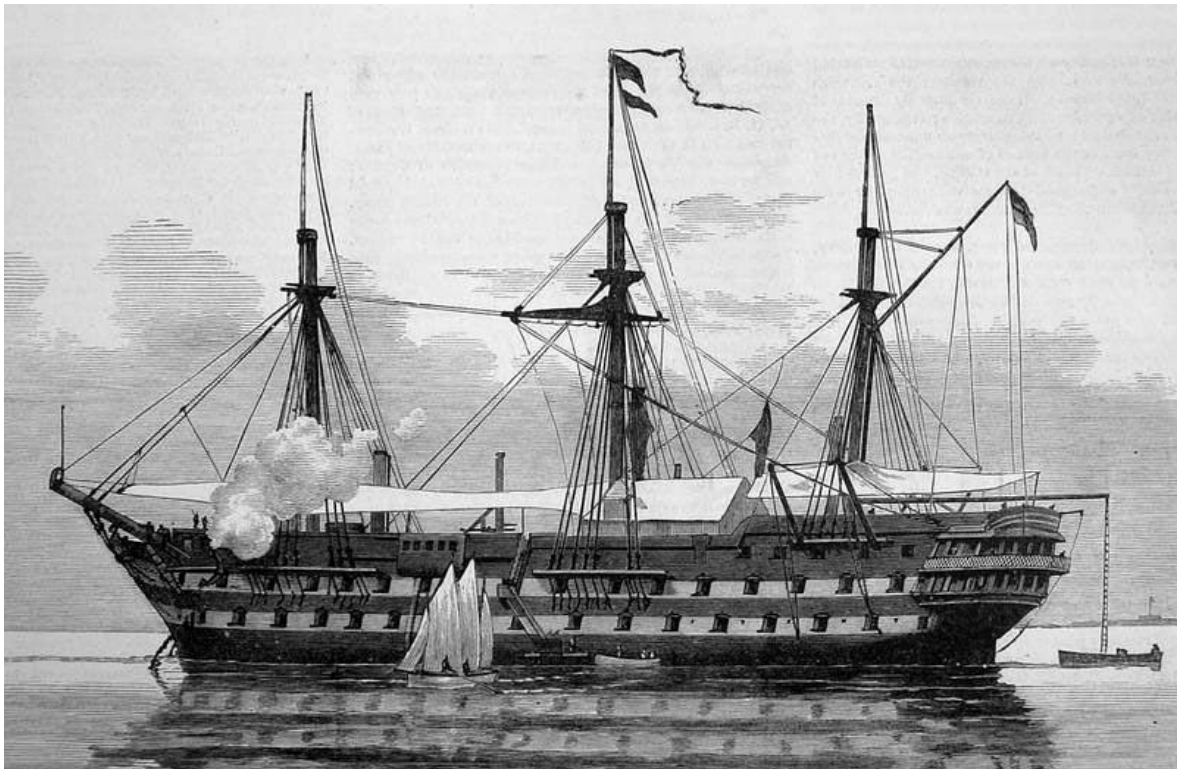
¹ Пеньковський С. Маловідомі сторінки Кримської війни 1853-1856 рр. *Флот України*. Видання Військово-Морських Сил Збройних Сил України. http://fleet.sebastopol.ua/index.php?article_to_view=441

умовне позначення». Після цього випадку боцман отримав дозвіл на зухвалий рейд у тил противника.

Свій перший рейд Джон Шеппард зробив в ніч з 15 на 16 квітня 1855 року. Він вдало пройшов на човні крізь заслін із затоплених кораблів. Диверсант вже бачив на тлі неба щогли лінкора «Дванадцять апостолів», але ближче підійти не зміг – череда російських шлюпок, які здійснювали в нічний час переправу військ з Північної сторони в місто, завадили цьому, і Шеппард вирішив не ризикувати далі.

Згодом свої диверсійні рейди він повторював ще двічі з тим же нульовим результатом. Про відважного боцмана багато писали англійські газети, але для нас з цієї історії важливо винести інше – його навчальну атаку на «Лондон».

Отже, цей корабель зовсім не став жертвою листопадової бурі 1854 року!



Англійський лінкор «Лондон» брав участь у бомбардуванні Севастополя 6(17) жовтня 1854 року.

Зацікавившись долею цього корабля, я звернувся до британських корабельних довідників, з яких дізнався, що лінкор «Лондон», незважаючи на всі пошкодження, знаходився в строю і в 1855-му, і в 56-му роках. Ба більше: через два роки після закінчення Кримської війни, на «Лондоні» була встановлена парова машина, що потребувало скорочення числа гармат до 72. Починаючи з 1873 року «Лондон» використовувався в якості стаціонару в Занзібарській бухті на східному узбережжі Африки. Лише в 1884 році корабель був списаний зі складу флоту і проданий на злам.

З усього цього випливає, що лінкор «Лондон» ніяк не може бути «П'яним Джеком». Ані розміри «П'яного Джека», ані структура його п'яного вантажу, не дають підстав стверджувати, що перед нами – лінійний корабель. Швидше за все, це пересічний транспорт.

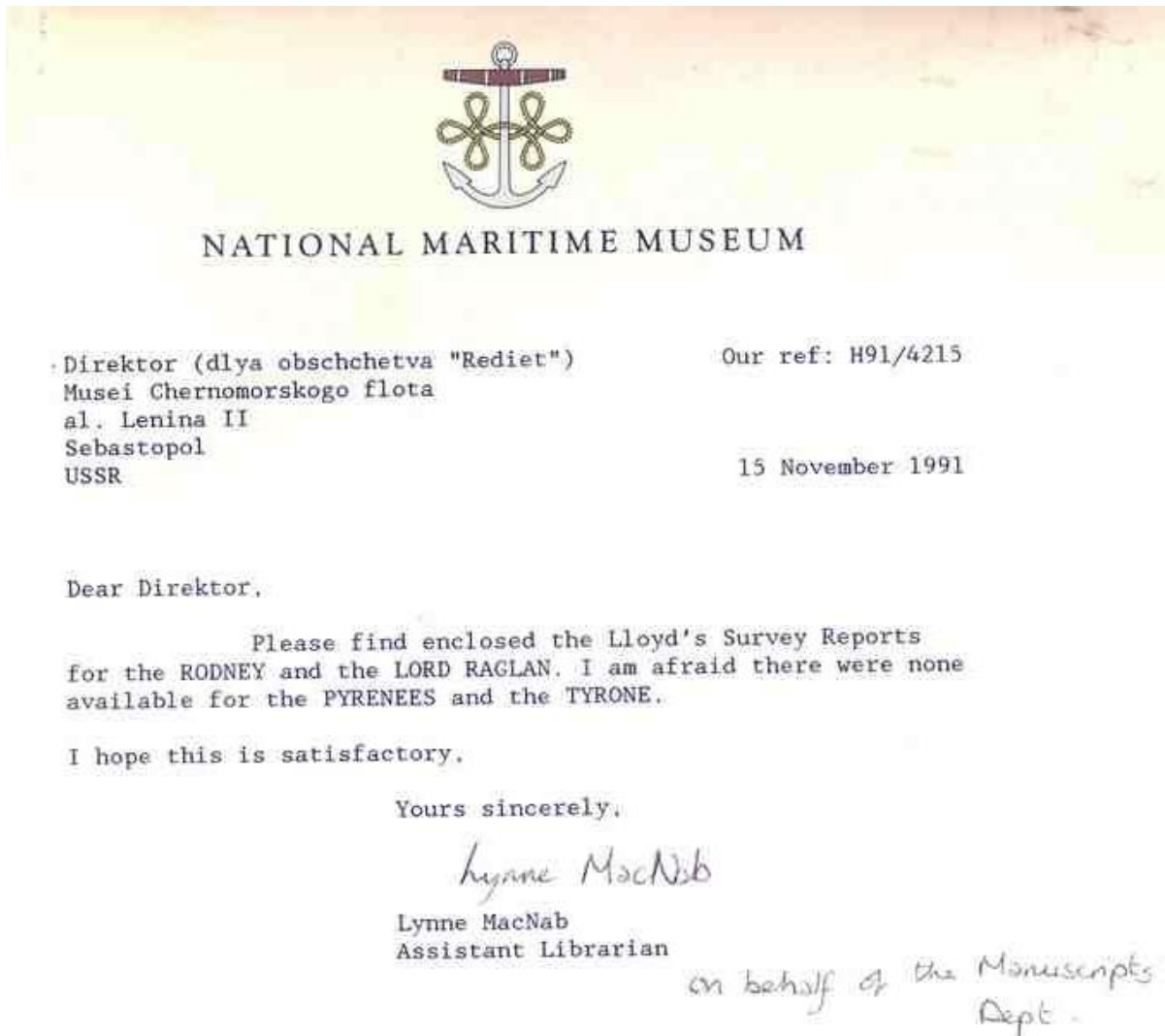
Але прихильники «сервізною версії» не здавалися і у відповідь на мої заперечення уточнили, що це може бути не лінкор «Лондон», а трищогловий фрегат «Сіті оф Ландон» ("City of London").

Відносно долі цього корабля, дійсно, існують певні протиріччя в документах. За одними даними, 14 листопада 1854 року він розбився і затонув, за іншими – пішов в море і переcheкав шторм. Однак і в першому, і в другому випадках, все це відбувалося не на західному березі Криму, а на багатостраждальному Балаклавському рейді.

Серед інших гіпотез щодо ідентифікації Качінського река доводилося чути, що це може бути «Лорд Раглан» ("Lord Raglan"). Про це, зокрема, пише В. Іванов: «За англійським морським картам восени 1991 року ми знайшли в гирлі річки Качі затонулий британський корабель. Звернулися в національний морський музей (National Maritime Museum) в Лондоні, звідки отримали письмову відповідь, що знайдений нами корабель – "Lord Raglan". Тоді ми з dna моря підняли дві гармати, кілька закупорених пляшок з віскі, посуд і інше корабельне майно... Про

цю подію багато писали російські, кримські та севастопольські газети»¹.

Для підтвердження своїх слів письменник наводить копію документа з Національного морського музею Великобританії. У записці, підписаній асистентом лабораторії Lynne MacNab вказано, що відповідно до Lloyd's Survey Reports знайдене судно може бути "Rodney" або "Lord Raglan", але ніяк не "Pyrenees" або "Tyrone".



Але навіть посилення на такі високі авторитети не зупиняє скептиків, які справедливо вказують на той факт, що "Lord Raglan" був вітрильним транспортом і, отже, парова машина на ньому була відсутня.

¹ Официальный сайт писателя В.Б. Иванова // <http://ivb.com.ua/index.php>

До того ж в «Енциклопедії морських катастроф України» вказується, що "Lord Raglen" затонув в північній частині Каламітської затоки¹.

До речі, в тій же Енциклопедії «П'яний Джек» числиться як вітрильний транспорт «Мальта» ("Malta")², а то, що дайвери називали паровою машиною, значиться як «металевий бак». Втім, на кольоровий вставці «Енциклопедії» фото носової частини «П'яного Джека», зроблене Н. Крайною, супроводжено підписом: «Ймовірно, форштевень вітрильного транспорту "Woodvell" експедиційні флоту Великобританії в Криму (1854 р). Траверс річки Кача».

У будь-якому випадку, всі існуючі гіпотези і версії поки не знайшли надійного підтвердження, і качінський рек поки зберігає свою таємницю.

¹ Воронов С.О. Енциклопедія...: 121.

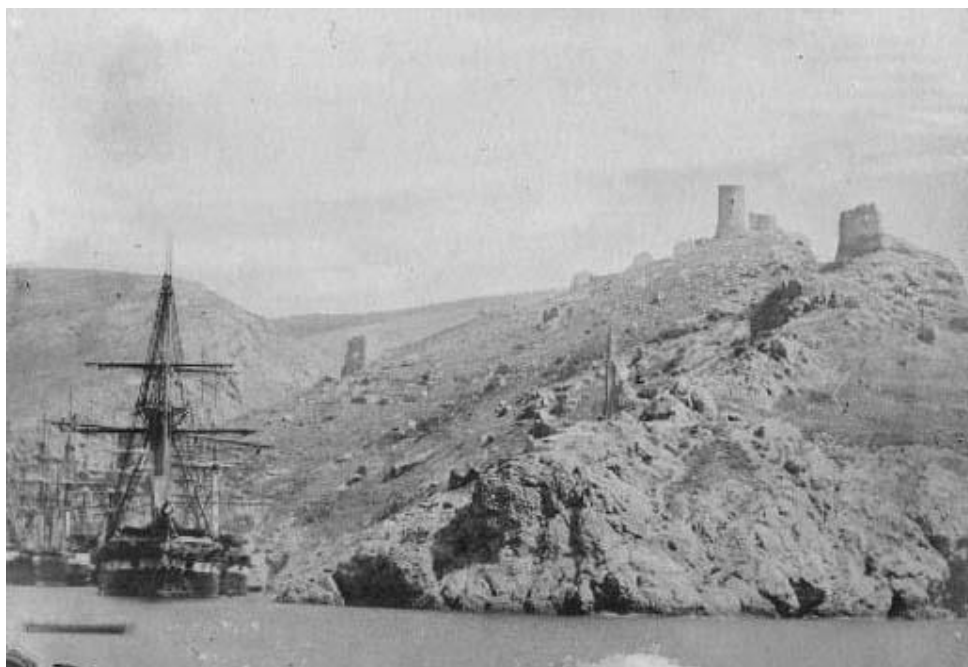
² Там само: 117.

9. ВІД БАЛАКЛАВИ ДО КЕРЧІ

Але що ж було після бурі?

Відразу після шторму температура повітря значно знизилася. Уже до вечора 14 листопада пішов сніг. В трюмах затонулих транспортів залишилося так необхідне напередодні зими тепле обмундирування. Ось чому до наслідків урагану можна сміливо додати весь той тягар, який випав на долю солдат, що не отримали в достатній мірі палива, наметів, медикаментів, продовольства, одягу та іншої амуніції.

Тепла кримська осінь різко змінилася холодною зимою. І хоч росіяни, за винятком декількох дрібних вилазок, не турбували, стихія стала причиною багатьох смертей серед англійців. Британські тиллові служби були паралізовані. Навіть якщо щось з майна вдавалося розшукати на складах в балаклавській бухті, відсутність доріг унеможливлювала належне постачання військам під Севастопіль.



Біля входу в Балаклавську бухту. Фото Р. Фентона. 1855 р.

У самій Балаклаві «блідо-зелені води порту нагадували вигрібну яму, в якій можна було побачити те, що не можна було

навіть уявити. Бліді набряклі тіла мертвих людей, верблюдів, мулів, волів, кішок, собак, бруд і нечистоти, вироблені цілою армією і численними госпіталями. Все це плавало серед уламків щогл, ящиків, кип сіна, галет, коробок від ліків і медичних інструментів, нутрощів і шкір худоби, викинутих за борт судовими кухарами»¹. Чи варто після такого дивуватися, що у військах вибухнув спалах холери?

Відомий англійський історик Кінглек підрахував, що з 1 жовтня 1854 року по кінець квітня 1855 року особовий склад британської армії нараховував 28 939 осіб. Втрати у госпіталях (в тому числі на санітарних судах при транспортуванні в Скутарі) склали 11 652 особи, з них тільки від хвороб 10 053. За місяцями 1855 року: січень – 3 168, лютий – 2 523, березень – 1 409, квітень – 582 смертей.

У той час газета “Times” писала, що нібито російський імператор взявся відправити назад в Англію на одному кораблі все, що залишиться від британської армії до початку травня.

Статистика свідчила, що в лютому смертність в госпіталях Криму склала 42 % від 13 640 хворих, в той час як в Скутарі досягла 52 %, при тому, що поранених налічувалося 521 чоловік. Коментуючи ці цифри, академік А.М. Крилов зауважив: «... не дивно, що по стройовому рапорту від 22 лютого із загального числа 39 400 осіб перевезених з Англії військ в госпіталях було 13 640 і у фронті 11 000, а всі інші в могилах. Ось справжнє значення урагану 14 листопада – загибель більш ніж половини англійської армії». І далі: «Ми зазнали втрат більше 100 000 убитими. Втрати французів становили близько 95 000, англійців понад 20 000, але з них убитих менше 16 %, решта була справа генералів «Декабрьова», «Январьова», «Февральова», як їх назвав

¹ Хибберт К. ...: 236.

цар Микола I, а буря 14 листопада... гарно допомогла цим генералам, ось чому вона і пам'ятна в історії Кримської війни...»¹.

Дійсно, зимівля на облогових позиціях, до якої союзники виявилися невідготовленими, обернулася справжньою трагедією. Відсутність продовольства, палива, наметів, обмундирування, медикаментів стали причиною десятків тисяч смертей. Через втрату запасу сіна почався падіж коней, і вже в лютому 1855 року британський контингент в Криму залишився без кавалерії. Як зазначає С.П. Єрьомін, автор дисертації «Англійська армія в Східній війні 1853-1856 рр.», у січні в англійців, які займали половину фронту під Севастополем, залишалося в строю всього 8 тис. солдатів; один батальйон міг вийти на огляд лише в складі 8 осіб, вони не могли не тільки просуватися вперед, але і зберегти займані позиції, і просили французів змінити їх частини на правому фланзі, проти Малахова кургана, що панує над Корабельної стороною.

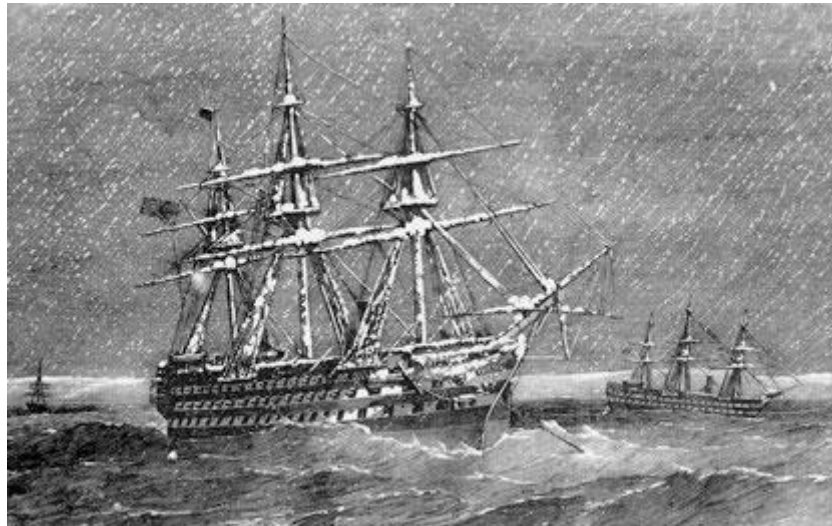
Відповідно до існуючої в Англії традицією для розслідування великих провалів і помилок в діяльності уряду та його органів зазвичай створюються спеціальні королівські або парламентські комісії. Втрата кораблів і військового майна, безумовно, стали приводом для призначення подібного розслідування.

В Балаклаву була відряджена комісія, що складалася з парламентських діячів, лордів з найширшими повноваженнями. Комісія зібрала на місці значне число фактів, що свідчать про порушення правил, регламентів, статутів і просто здорового глузду. Звіти комісії були видані в чотирьох томах невеликим накладом у 1855 році.

У них, зокрема, вказувалося, що військова адміністрація не змогла організувати в Балаклаві належний порядок. Порт не був обладнаний необхідними причальними лініями, а судна стояли в бухті хаотично. Не був належним чином організований облік

¹ Крылов А.Н. Из морской старины. ЭПРОН. Сборник статей по судоподъему, водолазному и аварийно-спасательному делу. Выпуск XVI-XVIII. Ленинград, 1936: 161-167.

вантажобігу. Транспорти з порожніми трюмами тижнями чекали дозволу вийти з бухти, в той час як портове начальство не впускало в бухту завантажені судна, що чекали на рейді. Були зафіксовані випадки, коли на запити командування про підготовку до відплиття в Константинополь кораблях портове начальство відповідало негативно, хоча такі були в наявності.



“Royal Albert” на позиціях під Севастополем. Лютий 1855 р.

В умовах аномальної негоди за межами бухти трималися десятки транспортів, хоча всі вони без проблем могли б знайти укриття в гавані.

Комісія вказала на неприпустимість розміщення армійських порохових складів в безпосередній близькості від набережної, що порушувало пожежну безпеку. П'яні матроси розпалювали люльки, офіцери і торговці змагалися у стрільбі, ризикуючи викликати пожежу, яка б неминуче призвела до вибуху кораблів.

До голосів парламентаріїв приєдналася преса, яка розгорнула широку антиармійську кампанію. «Дейлі ньюс», «Таймс», «Морнінг геральд» і багато інших видань підігрівали пристрасті навколо страждань англійців в Криму.

У численній загибелі кораблів 14 листопада 1854 року було звинувачене Адміралтейство, яке злочинно допустило зосередження суден на відкритому рейді в сезон буревіїв.

«Агенти Адміралтейства потребували розсудливість і знань», – резюмувала одна з газет. Чимало шишок посипалося на голову капітана Декра, про якого писали, що він «або вирішив діяти наперекір здоровому глузду або ж виконував зі сліпим старанням безглузді розпорядження свого начальства»¹. Англійські газети з обуренням констатували, що ніколи в історії ще не було такого безладу там, де влада була в руках офіцерів британського флоту.

Головний редактор “Times”, роздратований гоніннями на його кореспондентів і численними перепонами в їх професійній діяльності з боку командування, зізнався, що свідомо розгорнув цю кампанію проти військового начальства. 25 січня 1855 року його газета опублікувала об'ємний матеріал, в якому виступала проти ведення війни з такими генералами. “Times” цілеспрямовано вказувала на лорда Раглана як на особу, яка має відповідати за всі негаразди в Криму. І чим далі затягувалися різноманітні слідчі дії, тим гостріше ставало питання – ким замінити лорда Раглана в разі його відставки? Гідної кандидатури не знайшлося, і найнесподіванішим чином пошуки винних перенеслися з армії на уряд.

«Справжній винуватець в усьому, – писав, висловлюючи думку більшості, майор Джослін, – не хто інший, як наш власний уряд». «Уряд, – вторив йому пізніше полковник Белл, – визнав свою провину за наші біди і невдачі. Але вони не горять бажанням зізнатися в цьому публічно, в пресі».

Наприкінці січня 1855 року в Лондоні вибухнула урядова криза. 29 січня 1855 року палата громад до ночі обговорювала проект закону про створення «Спеціального комітету з питань стану армії під Севастополем, а також контролю діяльності департаментів та урядових службовців, відповідальних за задоволення потреб армії». Пристрасті під час дебатів загострилися до такої міри, що на наступний же день прем'єр-

¹ Самсонов В.И. “Черный принц“ и его золото (Ураган 2(14) ноября 1854 года и документальные данные о “Черном принце“). Севастополь, 1930: 18.

міністр Ебердін змушений був оголосити про свою відставку. Як іронічно підмітив Гладстон, уряд ліг з таким тріском, що «міністри самі чули, як їхні голови падають на бруківку»¹.

Новий кабінет очолив лорд Пальмерстон, як ми пам'ятаємо, відомий русофоб і прихильник продовження війни. Він призначив військовим міністром Панмора, який за свій зовнішній вигляд отримав прізвисько «Бізон». Він енергійно взявся за справу, вимагаючи відставки найближчого оточення Раглана. «Тільки радикальні зміни у Вашому оточенні можуть задовольнити громадську думку», – писав він командувачу².

На посаду начальника штабу, а фактично – спостерігачем до Раглана був відряджений генерал-лейтенант Джеймс Сімпсон, який лише завдяки своїй тактовності і делікатності подолає упередження старого командувача. Дуже скоро чергові прорахунки Раглана, зокрема, провал штурму севастопольських позицій 6 червня 1955 року, остаточно підірвуть його сили. Після цих нових жертв він вже не оговтається і помре без видимих причин хвороби. Сімпсон вступить на посаду командувача, і займатиме її до кінця бойових дій.

Таким чином, наслідки шторму, параліч англійських тилових служб, втрата коней, сувора зима, епідемія холери і висока смертність в госпіталях привели до того, що головна роль в бойових діях перейшла до французів. І хоч британське командування вперто не бажало визнавати цього факту, англійська контингент в Криму втратив свою ударну силу.

Окреслюючи план бойових дій, лорд Раглан запропонував зосередити зусилля на напрямку Малахова кургану. Хитрість полягала в тому, що окопи англійців перебували на такій відстані від кургану, що британці могли тільки позначити участь в штурмі, вся тяжкість якого повинна була лягти на французів. Усвідомивши цей дипломатичний трюк, Наполеон III запропонував англійцям замість дій проти Севастополя атакувати

¹ Хибберт К. ...: 288.

² Там само: 291.

російську польову армію. Але йти вглиб півострова, віддаляючись від бази при відсутності кавалерії, англійці не могли. Перевага союзників була відчутною поки вони не віддалялися від узбережжя.

В умовах, що склалися уряд Пальмерстона покладав певні надії на флот, який до весни 1855 року повністю відновив свою боєздатність. За його допомогою лорд Раглан розраховував порушити тиліві комунікації росіян, для чого було необхідно захопити Керченську протоку і увірватися в Азовське море. Планувалося також глибокими десантами перервати постачання Севастополя у Перекопського перешийка і Чонгарського моста.

Французи не вітали подібного розпорошення сил. Генерал Канробер був проти десанту в Керчі, знаходячи все нові приводи для відстрочення активних дій. Лише за наполяганням лорда Раглана союзна ескадра 3 травня вийшла в море.

На кораблях знаходилися 3 000 англійських і 7 000 французьких солдат. Планувалося, що десантники знищать російські батареї, що прикривають вхід в Керченську протоку. Зробивши обманний маневр в сторону Одеси, ескадри вночі повернули на схід...



Британська ескадра у берегів Криму.

Тим часом по телеграфному кабелю, нещодавно прокладеному по дну Чорного моря, Канробер отримав від Наполеона III телеграму про прибуття резервів. «Прийшов момент, – йшлося в телеграмі, – перевищити число 45. Для настання абсолютно необхідно мати принаймні 450». Як зазначає Крістофер Хібберт, навіть самі французькі шифрувальники не могли спочатку зрозуміти, про що йдеться, але друга фраза телеграми недвозначно ставила все на свої місця: «Як тільки прибудуть резерви, сконцентруйте всі сили і не втрачайте більше жодного дня»¹.

Отримавши такий наказ від імператора, Канробер віддав розпорядження адміралу Бруа повернутися в Камишову бухту. Депеша була доставлена на ескадру швидкісним катером. Без підтримки французів адмірал Лайонс не ризикнув продовжувати операцію і повернувся в Балаклаву.

Скасування десанту аж ніяк не сприяла підняттю бойового духа в британському таборі. Про свідчить лист Р. Фентона від 13 травня 1855 року. «Солдати і офіцери, – писав він, – жахливо сумують за батьківщиною, але якщо наша армія просунеться вперед, всі підбадьоряться. Ти б бачила Едмонда Холуела коли експедиція в Керч повернулася назад, не зробивши жодної висадки. Бідолаха, він виглядав зовсім розбитим. Навіть шампанське його не веселить. Зневіра було одностайною. І про це не дозволялося навіть жартувати. Якщо незабаром нічого не зробити, щоб дати вихід енергії нашим військам, боюся, що їх підкосять хвороби»².

¹ Хібберт К. ...: 317.

² Удар по Востоку Крыма. Письма Роджера Фентона о Керченской экспедиции союзников. Подготовил и перевел С.Ординат. *Милитари Крым*: 11.



Керч з боку Єні-Кале. З картини К. Боссолі.

Сам Канробер в своїх мемуарах зізнавався, що скасування Керченської операції стала «кульмінацією в серії нещасть, які звалилися на його в злощасні місяці командування армією». Він попросив у імператора відставки і навіть намагався накласти на себе руки, свідомо попрямувавши у бік російських траншей. Офіцери штабу силою відтягли його з передової. Через кілька тижнів відставка Канробера була прийнята, і Наполеон III призначив командувачем генерала Пелісьє, який був більш лояльний до думок союзників-англійців.

Лише у другій половині травня десант на Керч став реальністю. Для захоплення фортеці були виділені шотландська бригада Камерона (3000 чол. при 6 гарматах), французька дивізія генерала д'Отмара (7000 чол. при 16 гарматах), турецька бригада Решид-паші (5000 чол.). Загальне командування десантом покладалося на британського генерала Джорджа Брауна.

Перевезення солдатів, артилерійське прикриття і подальше крейсерство в Азовському морі повинні були забезпечити від

англійської сторони адмірал Лайонс (6 лінкорів і 27 пароплавів) і від французької – адмірал Брюан (3 лінкора і 21 пароплав).

«Володіння Азовським морем..., – писав М. Богданович, – охорона його від ворожого вторгнення було для нас дуже важливим, як через велику кількості хліба, який перебував в тамтешніх портах, так і через те, що одне з сполучень нашої Кримської армії з внутрішніми областями Росії проходило по Арабатській косі, через Генічеськ, а інше, в незначній відстані звідти, через Чонгарський міст. Для захисту доступу до Керченської протоки була розташована у Єнікале невелика ескадра з трьох пароплавів і 11-ти інших суден з 62-ма гарматами. Але як вона не могла чинити опору величезним морським силам Союзників, тому оборона протоки була посилена батареями ...Всі ці батареї, вельми слабо озброєні, були відкриті з тилу»¹.

Саме на обхід з тилу зазначених батарей і був націлений десант, який англійці і французи висадили вранці 12(24) травня біля села Камиш-Бурун. В той день британці відзначали день народження королеви Вікторії. У Балаклаві пройшов урочистий огляд військ і парад, а на Керченському півострові Королівський флот нагадав про своє існування.

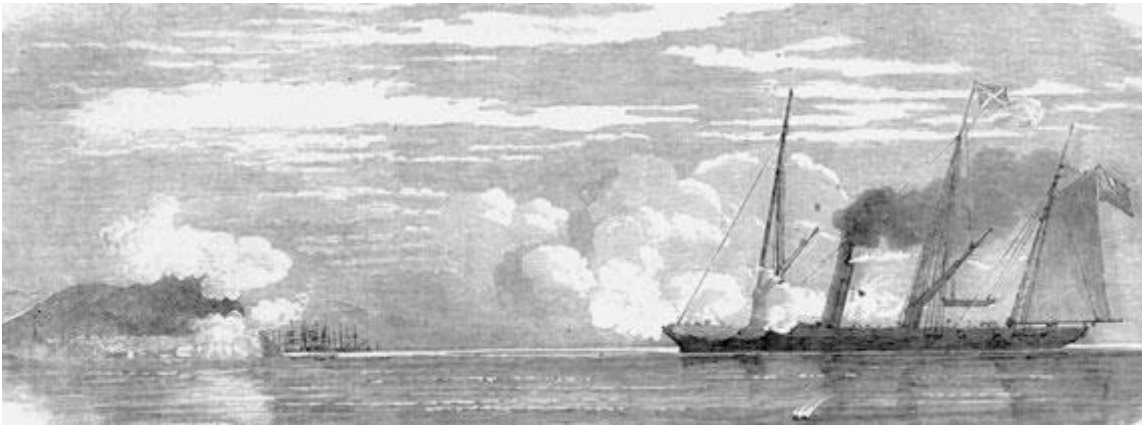
Натхнення було загальним. Берегові батареї були знищені, причому, головним чином, самими росіянами.

Старшим військовим начальником на Керченському півострові був генерал-лейтенант Карл Врангель. Отримавши перекручені дані про чисельність десанту, він розпорядився відвести війська. Подальші накази Врангеля були спрямовані, головним чином, на знищення державного майна. Начальнику Керченського адміралтейства він доручив евакуювати цінності, а в разі неможливості – затопити їх або спалити. Начальнику ескадри контр-адміралу Вульффу було наказано прийняти завчасно заходів для врятування суден або, в крайньому випадку,

¹ Богданович М.И. ...

знищення їх. Керч-Єнікальський міській голова отримав розпорядження знищити всі наявні в місті хлібні запаси і затопити судна, що залишилися в гавані.

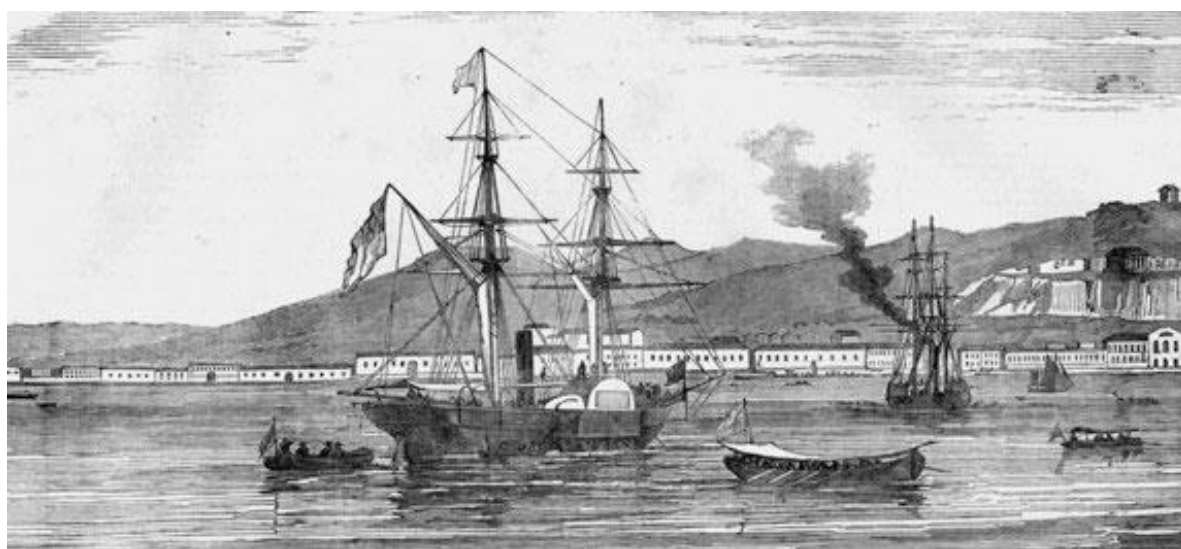
Слід зазначити, що ще в 1854 році в Керчі, так само, як і в Севастополі, за наказом Меншикова були затоплені на фарватері декілька суден з метою запобігання проходу кораблів противника в Азовське море. Серед затоплених в «Енциклопедії морських катастроф України» числиться залізний пароплав «Таганрог» 1846 року побудови. Крім того, були встановлені мінні загородження ударної дії.



Канонерський човен «Змій» (Snake) діє проти російського судна в Керчі.
24 травня 1855 р.

Втім, всі ці заходи виявилися неефективними і, в міру того, як піші колони союзників входили в місто, їх бойові кораблі втягувалися в Керчинську бухту. «Ворог, – продовжує Богданович, – після вибуху наших батарей, вислав пароплав, який, роблячи заміри, пройшов через перше (південне) загородження, а за ним пішли й інші судна. В цей самий час, парова шхуна «Аргонавт», що вийшла з Керчі, підходила до Єнікале, а передовий англійський канонерський човен «Змій» переслідував «Аргонавт» зі стріляниною; контр-адмірал Вульф послав на допомогу шхуні пароплав «Боець». Вороже судно, підійшовши під постріли Єнікальських гармат, зупинилося. Скористувавшись цим, «Аргонавт» і «Боець» встигли пройти

друге (північне) загородження і пішли в Азовське море. Слідом згодом з Керченської гавані вийшов пароплав «Бердянськ», на якому знаходилися архіви і грошові суми різних відомств. Ворог, для переслідування його, вислав чотири пароплава. Командир «Бердянська», лейтенант Свешніков не бачив можливості уникнути зустрічі з ворожими судами, повернув до берега, і коли пароплав став на міліну, відправив команду на берег і спалив своє судно, з усім майном і вантажем, причому сам був поранений від вибуху крюйт-камери»¹



Союзний корабель біля Керчі. 25 травня 1855 р.

На цей час в Керчі вже вирували пожежі. Горіли державні магазини з величезною кількістю продовольства, в основному, хліба. В Єнікале були підірвані порохові сховища, які зберігали до півтори тисячі пудів пороху. У ремонтних майстернях Керчі були підірвані побудовані на англійських верфях колісні пароплави «Могутній» і «Донець». Під час вибуху крюйт-камери на «Могутньому», який числився за Окремим Кавказьким корпусом, загинули лейтенант і двоє солдатів, а капітан пароплава, прапорщик і четверо матросів з команди були поранені.

¹ Богданович М.И. ...

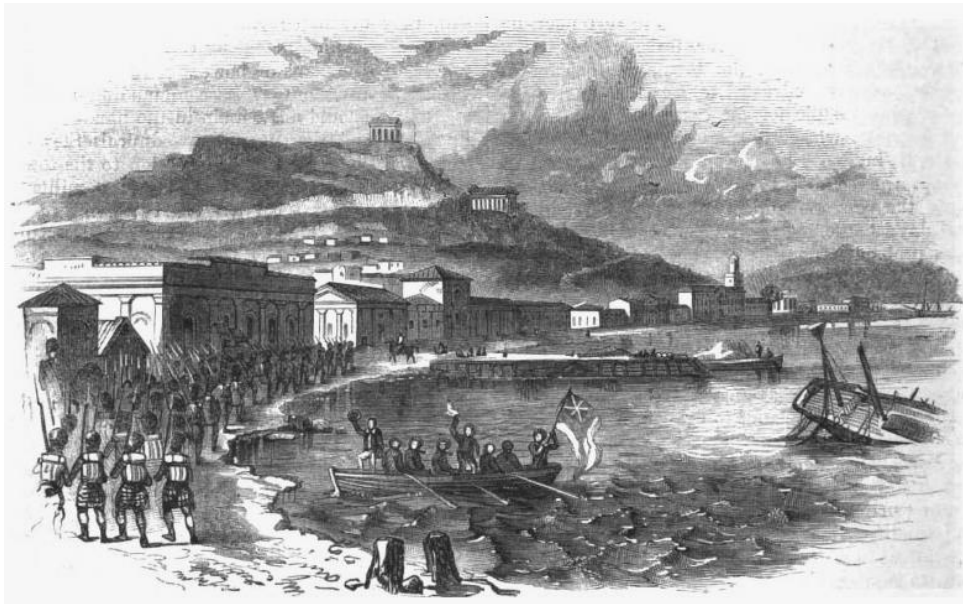


Десант союзників під Керчу. 24 травня 1855 р.

Французи і англійці не перешкоджали відступу росіян, поспішаючи окупувати фортецю і порт. У міській застави генерала д'Отмар вітально зустріла депутація керченських мусульман. Однак, ця хліб-сіль не вберегла місцевих жителів від розграбування. Ледве війська пройшли далі в Єнікале, місто наповнилося мародерами всіх націй і конфесій.

Сестра милосердя Федотова, що залишилася в міському госпіталі з пораненими російськими солдатами, згадувала: «Попереду йшли шотландці в червоних до колін штанах і коротких темно-синіх курточках, за ними французи, за французами турецька піхота, що складається з низькорослих солдат в широких темно-синіх брюках і коротких каптанах, з яскраво-червоними фесками на головах. У місті відбувся страшних переполюх: обивателі були охоплені панічним страхом і бігли, кинувши своє майно і будинки, деякі поховалися в околицях міста, але і там було небезпечно залишатися внаслідок ворожого настрою з боку татар до православного населення»¹.

¹ Удар по Востоку Крыма. Письма Роджера Фентона о Керченской экспедиции союзников. Подготовил и перевел С. Ординат. *Военники Крыма*: 14.



Керч. Гравюра з книги В. і Р. Чамберсів «Російська війна». 1856 р.

Особливою жорстокістю відрізнялися турки, які за наводкою місцевих мусульман влаштували різанину невірних. Вони грабували, гвалтували, вбивали. Населення в паніці покидало свої будинки. «Вулицями з криками носилися натовпи турків і татар, – пише К. Хібберт. – Не задовольнявшись простим злодійством, вони вривалися в будинки, ламаючи вікна і меблі, гвалтували жінок і відрубували голови дітям. Якщо небо було сірим від диму, то вночі воно стало червоним від палаючих будинків, магазинів, суден і заводів... Від будинків, в яких жили російські купці, залишилися тільки чадячі остови»¹.

Втім, не будемо впадати в оману – грабували не тільки мусульмани, але й європейці. «Наша армія, – неупереджено констатував Р. Фентон, який взяв участь в експедиції, – рухалася красивою рівною колоною майже без істотних відхилень. Скрізь, де ми тільки могли бачити, простір було всіяний відсталими солдатами турецькими і французькими, переважно останніми, поглиненими грабунком. Ми бачили французів, які кидалися через плантації до будинків і виходили з них навантаженими домашньою птицею, гусами, дзеркалами, стільцями, жіночими сукнями і всім необхідним і непотрібним, що вони могли нести в

¹ Хібберт К.: 322-323.

руках. Як тільки вони дісталися до вмісту винних бочок, вони ще більше розлютилися і розряджали свої рушниці направо і наліво в домашню птицю, поросят і птахів. Над нами свистіли кулі, але умовляти напівп'яних солдат – справа марна. Їх офіцери навіть і не намагалися втрутитися. Ліворуч від нас французькі солдати гнали коней і корів, яких вони встигли відібрати. Я чув, як вони сперечались, поділять ці клятві англійці видобуток з ними чи ні? Якщо росіяни нападуть на нас, вони жорстоко покарають французів, тому що жага наживи знищила в них будь-яку дисципліну»¹.



Мародерство в Керчі, Снікале. 1855 рік.

«Наші спроби зупинити мародерів і насильників, – визнавав Рассел, – були слабкими і нерішучими». Він бачив, як англійські матроси тягли до своїх кораблів купи непотрібних для них речей, недоладні картини, що зображували святих і Йону в пащі кита, книги російською мовою, опудала птахів, – все це вантажилось

¹ Удар по Востоку Крыма. Письма Роджера Фентона о Керченской экспедиции союзников. Подготовил и перевел С. Ординат. *Милитари Крым*: 15.

на візки і везли в порт, де за наказом офіцерів скидалося в море¹. Таким чином, англійці не залишилися в стороні від грабежів.



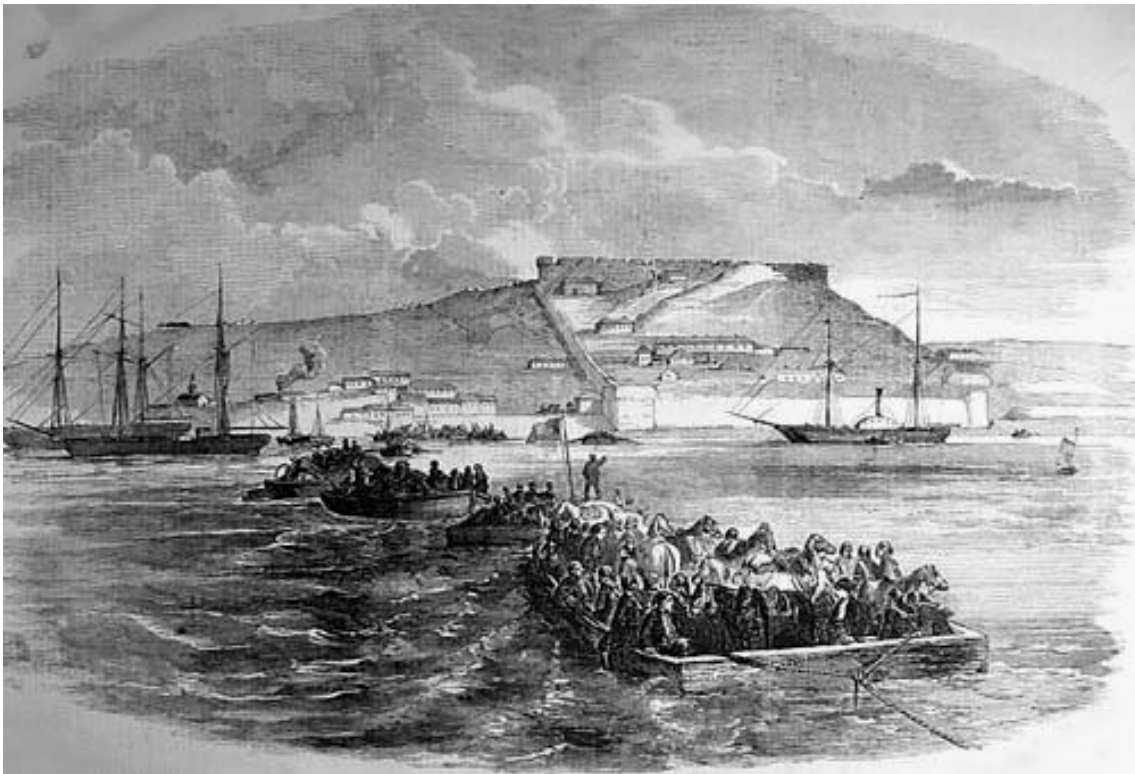
Англійці в Керчі.

Виконавши бойове завдання, велика частина десантних військ повернулася під Севастополь. У Керчі залишався лише гарнізон. Неоднорідне союзне військо роздирали зсередини всілякі протиріччя. Наслідком їх стало те, що кожен загін розмістився окремо: французи – в районі Павловської батареї, турки – в фортеці Єнікале, англійці – в самій Керчі.

Загальне командування гарнізоном здійснював генерал Мітчел. Вже на третій день свого перебування в Керчі і Єнікале він прийшов до необхідності підтримки порядку і заснував якусь подобу поліції.

Але навіть вона не могла зупинити хвилі грабежів і насильства. До кінця окупації з 12 000 керченських жителів в місті залишилося менше двох тисяч.

¹ Хибберт К.: 322.

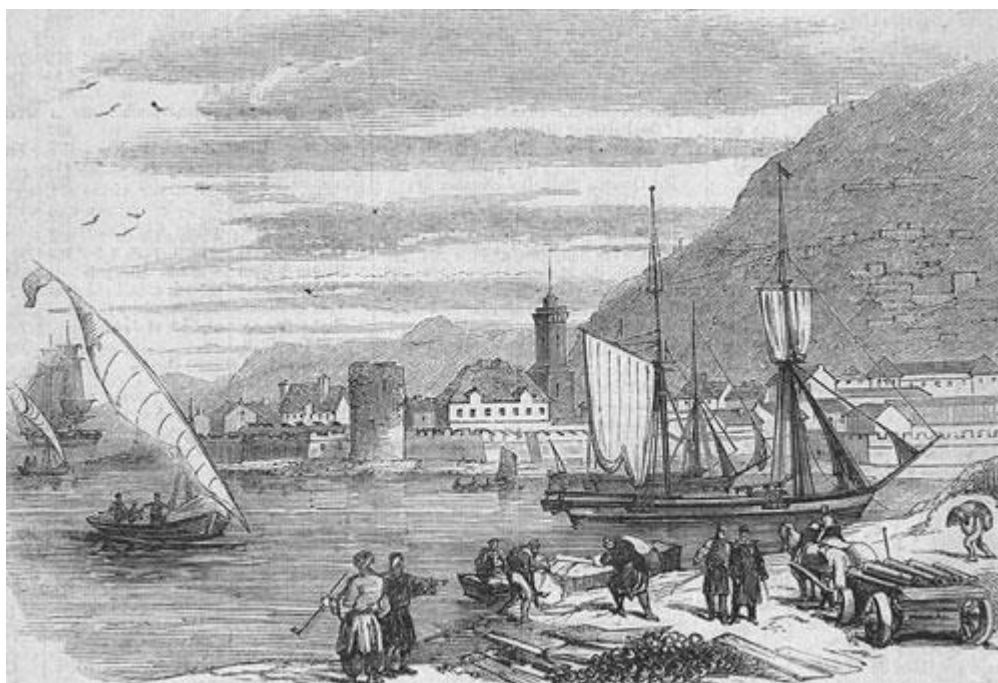


Висадка турок у Єнікале. Червень 1855 р.

Після того, як були пограбовані казенні установи і місцеві жителі, і перша хвиля мародерства пройшла, за справу взялися професіонали. З керченського Музею старожитностей – одного з найстаріших музеїв Росії, заснованого в 1826 році, були вкрадені унікальні археологічні артефакти. Ці речі – німі свідки колишнього розквіту античного Пантікапея до наших днів знаходяться десь в музеях і приватних колекціях Англії. У будівлі Музею були навіть виламані і вивезені мармурові підлоги.

Протягом всього періоду окупації в Керчі знаходився доктор Мак-Ферсон, який займав посаду головного інспектора госпіталів турецького контингенту і одночасно був членом Королівського географічного товариства і Археологічного інституту Великобританії і Ірландії. Не можна сказати достовірно, чи брав він особисто участь в розкраданні музейних цінностей, але ось в грабежі могил винен. Їм були організовані розкопки декількох курганів та інших археологічних об'єктів. Після закінчення війни знахідки доктора були передані в Британський музей і викликали великий резонанс в науковому світі. Після повернення до Англії

Мак-Ферсон зробив ряд доповідей і повідомлень про свої розкопки в Керчі. У 1857 році в Лондоні вийшла його книга «Старожитності Керчі» з повним і докладним звітом про археологічні розкопки на Керченському півострові.



Вивіз трофеїв з Керченської бухти в Англію. Гравюра сер. XIX ст.

Різанина і грабіж в Керчі стали ганебним епізодом в історії британського флоту. На відміну від Ялти, де союзникам вдалося втриматися в цивілізованих рамках, пограбування Керчі продемонструвала світу всі негативні риси війни. Лорд Раглан писав дружині, що йому соромно за дії союзників і зізнавався, що відчуває особисту відповідальність за те, що трапилося¹. Втім, за визнанням самих британських офіцерів, вони діяли так, як вони зазвичай діють в колоніях. З точки ж зору військової доцільності, окупація Керчі була необхідною лише для утримання протоки, яка дозволяла союзним ескадрам проникнути в Азовське море і нанести удар по глибокому тилу росіян.

¹ Хибберт К.: 323.

10. КАНЧОВЕН «ДЖАСПЕР»

Опинившись в Азовському морі, англійські капітани діяли по-піратські. Вони не затримувались в Керченській протоці, щоб не втратити ефект несподіванки. Переконавшись, що Керченської флотилії Вульфа більш не існує, британські кораблі вирушили на північ.

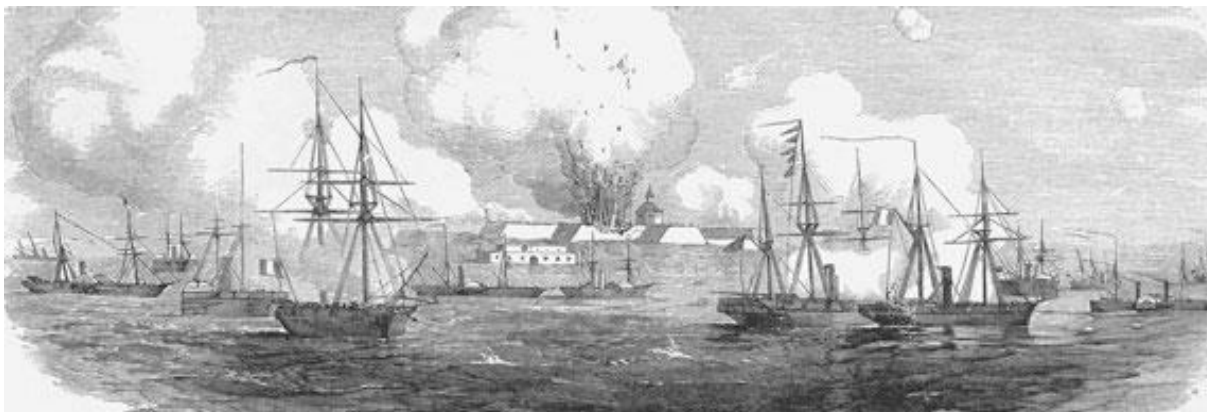
Навігація в Азовському морі значно відрізняється від чорноморської. Максимальна глибина складає 13,5 метрів, середня – 8 метрів, в акваторії багато несуднохідних ділянок з мілинами та коловоротами. З урахуванням цього адмірал Лайонс відрядив на Азов не лінкори, а судна з меншою осадкою, з яких була сформована так звана «Легка ескадра». До її складу увійшли 20 пароплавів та невеликих суден, головним чином канонерських човнів.

Канонерські човни (англійською gun-vessel) використовувались в британському флоті для нанесення артилерійських ударів по береговим об'єктам і живій силі противника, для знищення прибережних суден, артилерійської підтримки приморських флангів сухопутних військ. Крім того, вони слугували для перевезення військ, висадки десантів, конвойної, дозорної служб та рішення інших завдань.

Вже вранці 15 (27) травня «Легка ескадра» увійшла в Бердянську затоку. Вони безперешкодно висадили в порту невеликий загін морських піхотинців, які спалили казенні магазини з 40 тисячами чвертей пшениці. Моряки тим часом знищили всі судна в затоці, включаючи шаланди місцевих рибалок.

Від Бердянська основний склад ескадри попрямував до фортеці Арабат, але шлюп «Гарячий» і канонерка “Wrangler” пройшли до Генічеська – відрізати відхід російським суднам, що шукали порятунку в Сиваші. Крім того, шлюп «Кроншнеп» відрядили в рейд до входу до Таганрозької затоки.

16 (28) травня відбувся бій «Легкої ескадри» з фортецею Арабат. Фортеця контролювала важливий шлях постачання провізії до Севастополя по Арабатській косі. Британці вважали, що це був єдиний шлях, тому захопленню фортеці надавали особливе значення. Вони планували за допомогою чотирьох суден повністю перекрити рух обозів по відкритій з моря Арабатській стрілці.



Атака фортеці Арабат 28 травня 1855 р.

О шостій годині ранку тринадцять союзних суден обстріляли берегові укріплення Арабата. У відповідь артилерія фортеці відкрила вогонь з 24-фунтових гармат. Англійці стріляли з гармат більшого калібру, їм вдалося потрапити в пороховий ящик однієї з російських гармат. Пролунав вибух, але фортеця не припинила опору. Два французьких судна необережно наблизилися до батареї та отримали пошкодження, що вимагали невідкладного ремонту.

Росіяни втратили під час обстрілу Арабата 7 чоловік убитими і 45 пораненими. Після перестрілки чотири французьких шлюпа терміново «пішли до вугільних складів в Керчі», а дев'ять англійських суден – шлюпи «Міранда», «Везувій», «Стромболі», «Гарячий», каночовни «Весер», «Рекрут», «Стрілка», «Гонча», «Рись» – попрямували до Генічеська¹.

¹ В.Дубровин "Черный туман в проливе Тонкий"
<http://genichesk.com.ua/other/mist/>

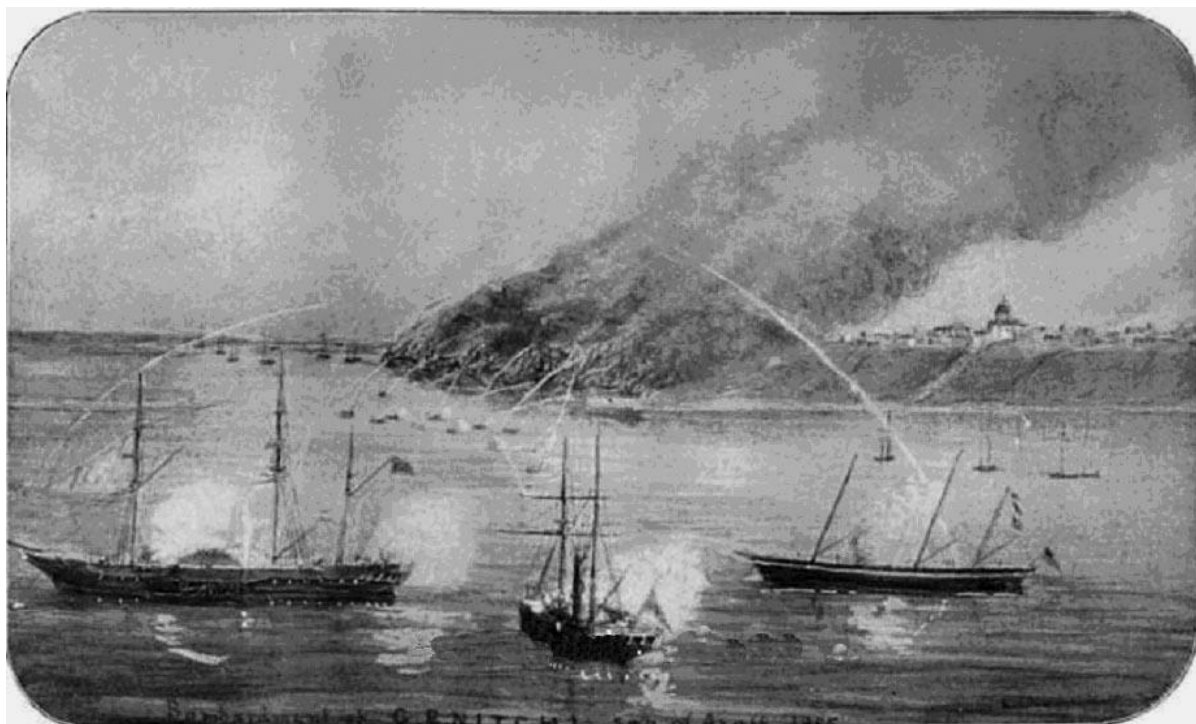


Арабатська фортеця. Фото автора, 2013 р.

Генічеськ перебував у північній частині Арабатського шляху. За відомостями розвідки, в порту скупчилася велика кількість хліба. Крім того, безліч російських суден все ж сховалися в Сиваші, закривши затопленими транспортами протоку Тонку, що з'єднувала Сиваш з морем.

Як зазначалося, два британських пароплава прибули на рейд Генічеська 16 травня, близько 8 ранку. З кораблів відразу ж були спущені на воду баркаси з озброєними матросами. Вони захоплювали торговельні судна супротивника, наказували командам негайно з'їжджати на берег, розливали по палубах горючі суміші. Ближче до полудня торгові судна почали спалахувати один за одним. «Купці» на рейді горіли весь день і всю ніч. На світло пожеж орієнтувалися судна «Легкої ескадри», що спішили приєднатися до пароплавів. Вранці 17 травня перед Генічеському стояли на якорі вже 11 англійських суден.

О 10 годині почалося бомбардування Генічеська. Британці зосредили вогонь по береговим майданчикам біля пристані і складським площам, по суднам біля причалів. Як і в Одесі, крім артилерії широко використовувалися конгревові ракети, що запускаються зі спеціальних верстатів на шлюпках.



Бомбардування Генічеська. З гравюри Бедвелла. 1855 р.

Від кораблів ескадри відвалили і попрямували до входу в протоку п'ять великих шлюпок. Кожна шлюпка мала на борту гармату і дюжину штуцерних стрільців, не рахуючи веслярів. Командував загоном лейтенант з «Міранди» Джон Маккензі. Поки тривав обстріл порту, англійці на баркасах проміряли глибину, вибираючи позиції для стрільби якомога ближче до причалів.

Адмірал Лайонс підняв свій прапор на канонерці «Гонча». Рівно о 13-00 він наказав перенести вогонь ескадри на містечко. Російські війська стали поспішно залишати Генічеськ.

Наблизившись до гирла протоки Тонка, баркаси Макензі відкрили вогонь запальними снарядами і бомбами по переправі, причалів, складів, судам. Через півгодини порт і протоку

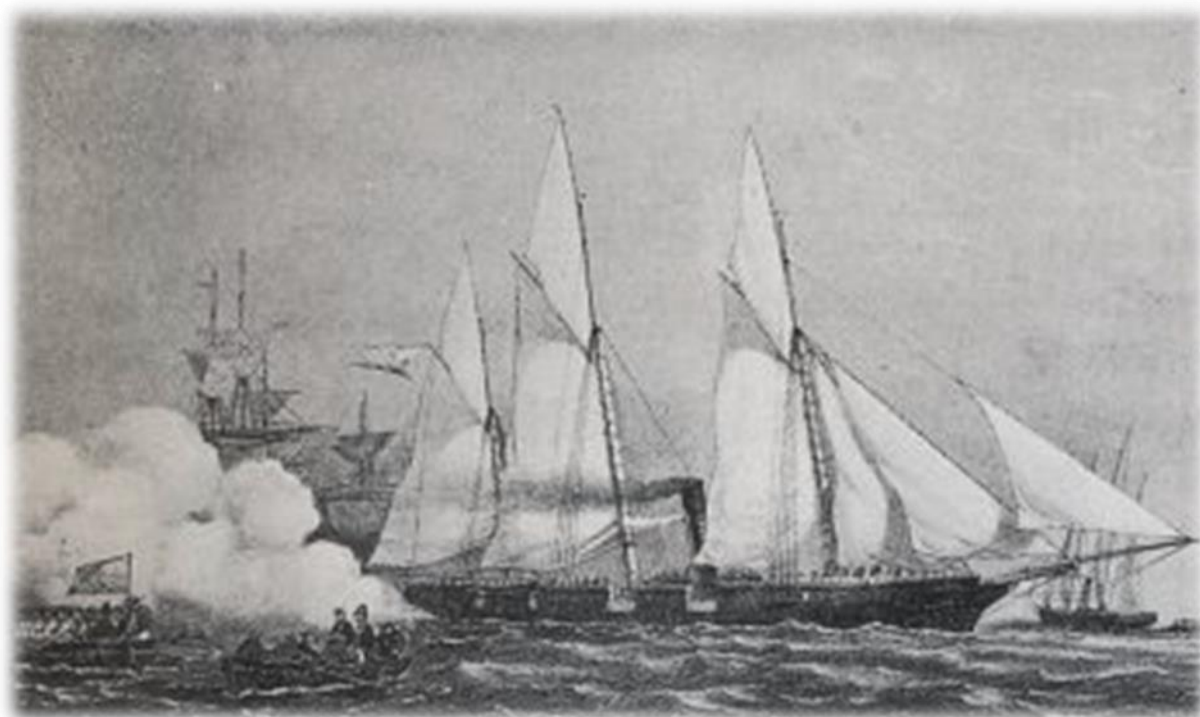
абсолютно заволокло димом і пилом. Розстрілявши ракети і гарматні заряди, шлюпки поверталися до ескадри. Але Лайонс відправив наказ повернутися, увійти в протоку, спалити всі судна до єдиного. П'ять баркасів знову попрямували до протоки. Наблизившись, англійці обстріляли берег з штуцерів, потім увійшли в протоку. До пожеж в місті та на причалах додалися пожежі в протоці. Команди багатьох суден топили свої плавзасоби, щоб уникнути захоплення або спалення, самі вибиралися на берег, збиралися дрібними групами, чекали, чим усе скінчиться.

Тим часом російські війська під командуванням князя Лобанова, які відійшли від міста і розташувалися на околиці «біля колодязів», почали повертатися. Вони встановили біля протоки дві гармати під прикриттям з двох рот і козачої команди та відкрили вогонь по англійським шлюпкам. Англійці повернулися до ескадри, яка незабаром відійшла від берега.

З рапорту Лобанова відомо, що в порту згоріло близько 20 000 тон хлібних запасів, вціліло близько 3 000 тон. З 98 суден, що стояли на рейді і в протоці, спалено 48, ще 21 судно потоплено, в більшості випадків своїми командами, для збереження від спалення. На плаву залишилися лише 29 суден.

Адмірал Лайонс мав усі підстави вважати наліт на Генічеськ своєю перемогою. Про успіх «Легкої ескадри» в протоці Тонка писали англійські газети. Серед героїв називали двох лейтенантів і матроса-каноніра, які підпалили склади в порту. Офіцерів просунули по службі. Через два тижні лейтенант шлюпа «Ластівка» Х'ю Бургойна став командиром канонерки “Wrangler”, а лейтенант з «Міранди» Сесіл Баклі отримав в командування канонерку «Змій». Після війни, коли буде заснований «Хрест Вікторії» – вища нагорода Британії для рядових чинів і молодших офіцерів, ним серед перших буде нагороджено обох лейтенантів і колишнього матроса-каноніра шлюпа «Гарячий» Джона Робартса. Лейтенант з «Міранди» Джон Маккензі за

командування шлюпочним загonom в протоці Тонка отримав чергове звання «командер».



Канчовен "Wrangler". З англійської гравюри 1856 року.

Нападом на Арабат і Генічеськ адмірал Лайонс розраховував повністю паралізувати постачання російських військ в Криму. Втім, розвідка доповідала, що Арабатський шлях грав лише допоміжні функції, основне постачання відбувалася через Чонгарський міст. Лайонс не ризикнув висадити великий десант і рушити його вглиб російської території. Але, починаючи з кінця червня, англійці зробили ряд розвідувально-диверсійних рейдів в сторону Чонгара малими групами. Вони перетягували шлюпки через Арабатську стрілку, спускали їх у Сиваш, ночами шукали проходи через лабіринти сиваських мілин, але до мосту вийти так і не змогли¹.

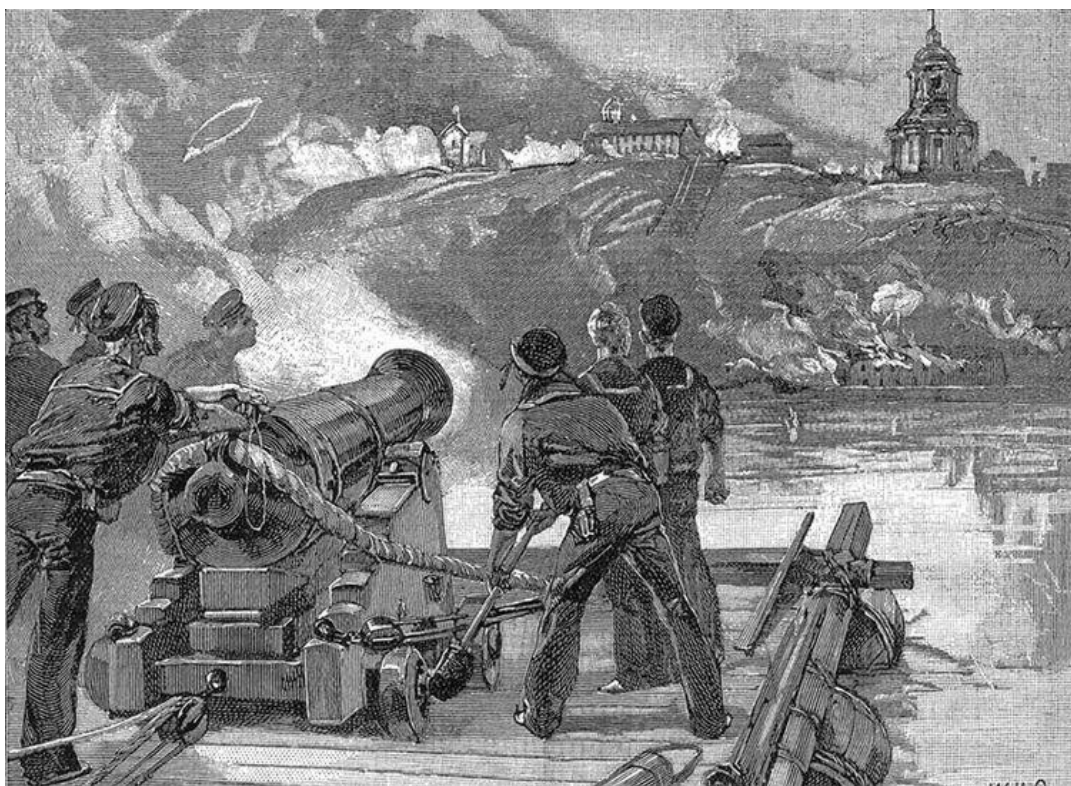
Залишатися біля Генічеська Лайонсу не мало сенсу, оскільки на 20 травня (1-го червня) було призначено рандеву з французами на протилежному боці Азовського моря – в Таганрозькій затоці.

¹ В.Дубровин "Черный туман в проливе Тонкий". <http://genichesk.com.ua/other/mist/>

Через день до «Легкої ескадри» приєдналися 9 французьких пароплавів і 24 шлюпа, які прибули з Керчі.

Таганрог в середині ХІХ століття був найбільшим містом і портом Приазов'я. Російське командування в Таганрозі в особі козачого отамана, генерал-лейтенанта Івана Краснова і губернатора, генерал-майора графа Єгора Толстого мали в розпорядженні 2 500 солдатів і практично нескінченні мобілізаційні можливості Азовського і Донського козацтва при повній відсутності артилерії. У відповідь на вимоги англійського парламентаря здати місто, вивести з нього війська і видати казенне майно, вони подякували ворога за його гуманну турботу про мирних мешканців міста, і запропонували йому, не відкриваючи бомбардування по місту, вийти на берег, «і в такому випадку нехай зброя вирішить, кому володіти Таганрогом»¹.

Союзники не забарилися почати обстріл, тобто зробити дійство, прямо протилежне тому, за що їх подякували.



Бомбардування Таганрогу з британського плоту
під час першої облоги

¹ Богданович М.И. ...

Після півгодинної артпідготовки важкими гарматами від ескадри відокремилися півсотні баркасів з фальконетами і ракетними верстатами, які продовжили бомбардування міста. Але кожного разу, коли англійці намагалися висадити паліїв, росіяни контратакували. Британський офіцер Берроу, який брав участь в Азовській експедиції, писав у своїх мемуарах: «У погано укріпленому Таганрозі ми зустріли несподіваний і відчайдушний опір росіян. Сюди начебто долетів дух завзятості, який володів захисниками Севастополя. Стійкість росіян вражала»¹.

Переконавшись в тому, що «генічеській варіант» тут не повториться, союзники о 16 годині зняли з якоря і пішли в море. Росіяни втратили одного козака і 11 жителів убитими, 14 військовослужбовців і 47 жителів пораненими; Згоріло близько ста будинків, пошкоджені пострілами 4 церкви, 4 казенні будівлі і 52 приватних будинка.



Союзні кораблі в Азовському морі. Фото 1885 р.

¹ Пригоровский Е.В. История с английской канонеркой «Джаспер»
<http://my-sedovo.narod.ru/PRIGOROVSKY.html>

Вранці 24 травня (5 червня) «Легка ескадра» з'явилася перед Маріуполем. Тут практично повністю повторилася вчорашня історія. Після відмови полковника Кострюкова здати місто почалося бомбардування, яка тривала три години. Перше ж ядро потрапило в Харлампіївський собор – найвищий будинок в Маріуполі. Поки гриміла канонада, п'ять баркасів, озброєних гарматами, увійшли в гирло Кальміуса і стали підніматися вгору за течією. Тут, в Кальміуському лимані біля хутора Косоротова сховалося близько сімдесяти каботажних суден. Підполковник Кострюков повів свої дві сотні до Косоротова. Прискакавши туди, він розсипав стрільців по берегу і зустрів десантників рушничним вогнем. Дві сотні 68-го полку під командуванням військового старшини Титова поспішили на допомогу Кострюкову. Побачивши все це, баркаси спочатку зупинилися, потім повернули назад і вийшли в море разом з іншими п'ятьма шлюпками, які ескадра вислала їм на допомогу.

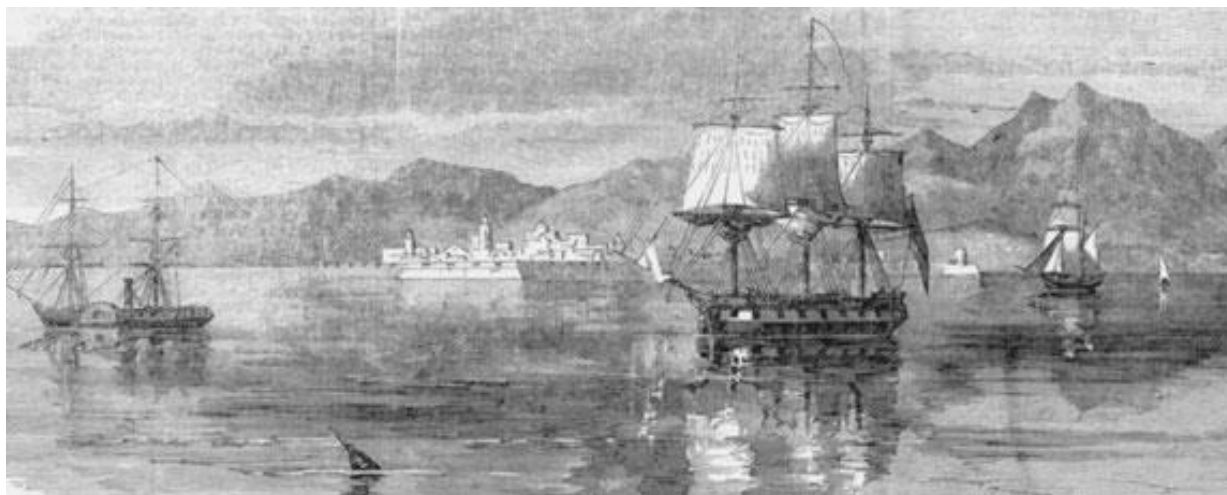
Але поки Кострюков і Титов відбивали зі своїми козаками десант у Косоротова, союзники висадили кілька паліїв в Маріуполі. Вони влаштували пожежі в магазинах з хлібом і сіллю, складах лісу, риби братів Мембелі. На Єкатерининській вулиці вони спалили будинки Хараджаєва, Качеванського, Палеолога¹.

О 18 годині ескадра пішла в море і незабаром прибула в Єйськ. «Начальник Єйського військового округу, Чорноморського козачого війська полковник Борзик, взявши до уваги, що не було ніякої можливості відбити ворога, зважився вступити з ним у переговори. Невелика кількість казенного провіанту і фуражу, що знаходилося в місті, було винищено і згодом добровільно поповнено тамтешнім купецтвом»². На відміну від міст Північного Приазов'я, які дали рішучу відсіч союзникам, на південному березі моря ситуація була принципово

¹ Лев Яруцкий. «Мариупольская старина». <http://old-mariupol.com.ua/v-sevastopolskuyu-stradu/>

² Богданович М.И. ...

іншою. Після заняття Керчі російські війська залишили Анапу і Новоросійськ, ще раніше була покинута Чорноморська берегова лінія. Загроза втрати росіянами Кубані була реальною, що позначилося на волі до опору захисників Єйська.



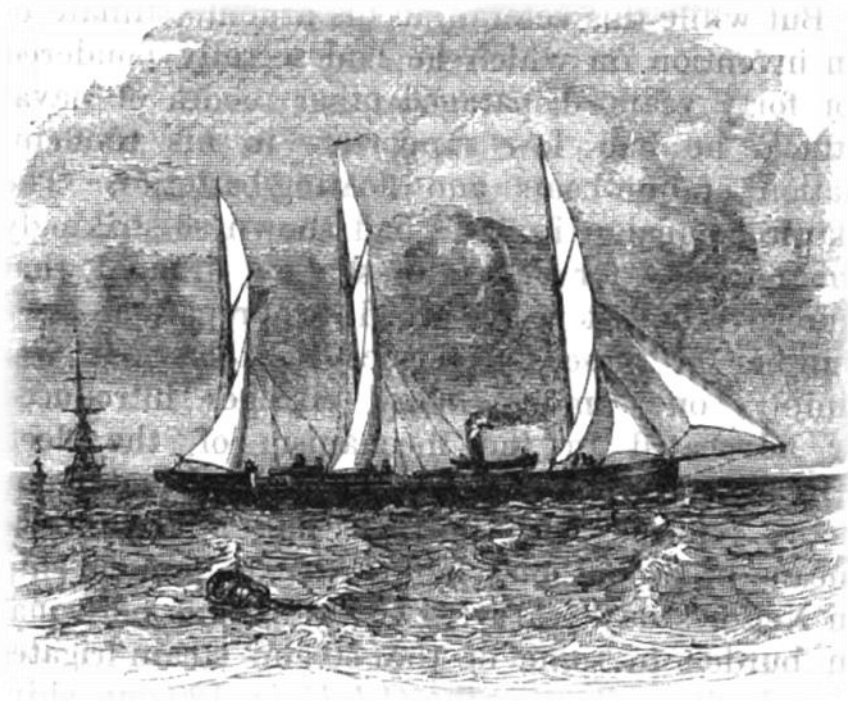
Кораблі союзників під Анапою. 1855 р.

Спустошивши Азовське узбережжя, союзні кораблі повернулися на Чорне море. Коли 2 (14) червня вони прийшли в Анапу, тут вже господарювали турки. Наступного дня в Камишову бухту і Балаклаву повернулася вся ескадра, що брала участь в Азовській експедиції.

Оцінюючи значення останньої, необхідно вказати на величезний матеріальний збиток, нанесений Російській імперії. За британськими відомостями, ними було захоплено і спалено близько 200 торговельних суден, ще стільки ж знищили самі росіяни. Від рейду постраждала не тільки держава, а й приватні особи, в тому числі іноземні купці. Разом з тим, головна мета експедиції – позбавити продовольства Кримську армію – досягнута не була. Союзники не змогли перерізати шляхи постачання через Чонгарський міст, не були знищені запаси хліба в Таганрозі та Маріуполі.

Ось чому союзники знову відрядили ескадру в Азовське море. У перших числах липня 1855 року 12 англо-французьких

кораблів спробували довершити те, що не вдалося зробити в попередньої експедиції.



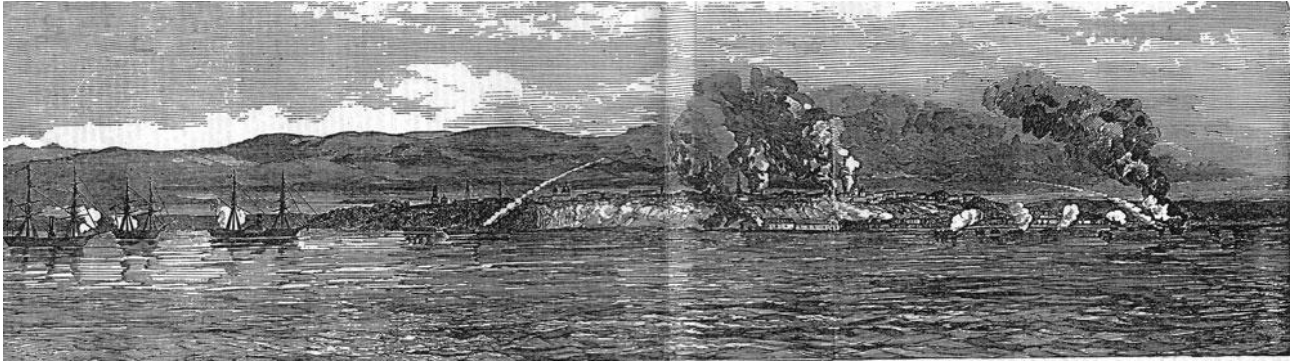
Британська канонерка.

Гравюра з книги В. і Р. Чамберсів «Російська війна». 1856 р.

3 (15) липня флот бомбардував Бердянськ, після чого невдало намагався висадити десант.

5 (17) липня біля селища Глафірівка на Єйському лимані палії знищили кілька господарських будівель і хлібних комор, але були відбиті козаками. *«Еще неудачнее были нападения Союзников между Кривою Косою и Мариуполем, где есаул Тарасов, с частью сотни 66-го полка, защищая свой собственный поселок, встретил высадившихся с лодки неприятелей ружейным огнем, обратил их в бегство и, догнав в море, по колению в воде, изрубил собственноручно двух человек. Между тем большой пароход, приблизясь к берегу, осыпал казаков картечью, но не успел нанести им ни малейшего вреда»¹.*

¹ Богданович М.И. ...



Бомбардування Таганрогу під час другої облоги.
Гравюра з "The Illustrated London News", 14 липня 1855 р.

6 (18) липня почалася друга, двотижнева морська облога Таганрогу. Саме під час неї і відбулася подія, яка змусила нас винести в назву глави ім'я англійської канонерського човна «Джаспер».

В «Енциклопедії морських катастроф України» про це судно наводяться такі відомості: гвинтовий канонерський човен «Джаспер» ("Jasper"), екіпаж 35 осіб, озброєння – 2 гармати. Канонерка мала три щогли і довжину 45 сажнів (понад 40 метрів), у зв'язку з чим в історичних свідченнях її позначають як «пароплав» і навіть «фрегат».

У складі ескадри, яка бомбардувала Таганрог у липні 1855 року, «Джаспер» брав участь в розвідувальних рейдах в районі Таганрозької затоки. 6 (18) липня союзники обстріляли селище Крива Коса. За повідомленням в Новочеркаськ Міуського окружного начальника, станичного отамана ст. Ново-Миколаївської П.Ф. Попова, «сім ворожих пароплавів бомбардували Криву Косу, спалили і знищили майже всі будівлі, а мешканці розбіглися. Від бомбардування загорілися навіть склад кам'яного вугілля козака Гуселицікова». Після такого страшної бомбардування декілька днів було затишшя, а 12 липня на море піднялася буря. Шторми на Азовському морі саме в силу його мілководності відрізняються руйнівною силою. Тому не дивно, що союзники поспішили відвести свої кораблі подалі від берега, на більш глибоке місце.

В одному з центральних російських архівів зберігається неофіційний документ, в якому повідомляється, що «12 липня 1855 англійський канчовен «Джаспер», що неодноразово обстрілював Таганрог і прибережні села, сів на мілину біля Кривий Коси. Сталося це після того, як встановлені ним раніше віхи на глибоких місцях були переставлені невідомим миколаївським рибалкою на мілину, в результаті чого канчовен і сів на мілководді. Козаки вибили з нього екіпаж, зняли гармати, парову машину, а судно підірвали»¹.

За іншими відомостями, відбулася ця подія не 12, а 17 або навіть 24 липня. Євген Пригоровський у своєму нарисі реконструює події тих днів. На його думку, командир канонерки «Джаспер» підшукував зручне місце для висадки десанту. Таке місце він знайшов біля Кривий Коси. Йому здалося, що берег порожній. Він наказав поставити ввечері віхи, для того, щоб вранці підійти ближче до берега. Але за діями англійців, ховаючись за кучугурами, уважно стежили козаки. Вночі віхи були переставлені. А вранці наступного дня, нічого не підозрюючи, капітан посадив своє судно на мілину².

А мариупольський краєзнавець Лев Яруцький пише, що поява «Джаспера» у Кривої Коси була не випадковою. Мовляв, росіяни затопили тут свої пароплави «з нагоди появи ворога в Азовському морі», і інтервенти хотіли перешкодити козакам зняти з них гармати, машини і цінне обладнання, маючи намір самім оволодіти ними³.

Так чи інакше, але спостерігачі з 70-го козацького полку повідомили в станицю, що британський пароплав стоїть біля Кривої Коси нерухомий. З Новомиколаївської на місце подій терміново відрядили загін підполковника Божковського з двома

¹ ЦГВИА. Ф. БУЛ. Д. 5737 л. 285.

² Пригоровский Е.В. История с английской канонеркой «Джаспер» <http://my-sedovo.narod.ru/PRIGOROVSKY.html>

³ Яруцкий Лев. «Мариупольская старина». <http://old-mariupol.com.ua/v-sevastopolskuyu-stradu/>

гарматами 2-гої донської батареї під командуванням сотника Краснова. Але ще до прибуття артилерії козаки вирішили самотужки атакувати і захопити канонерський човен. Донці пішли в море, поки глибина дозволяла йти, і відкрили вогонь з рушниць по пароплаву. Англійські матроси відповіли вогнем з гармат і рушниць. Зав'язався небувалий бій по груди у воді.

Незабаром на допомогу англійцям підійшов 18-гарматний пароплав, який вогнем відігнав козаків. На крутому березу, ховаючись за кучугурами, накопичувалися козаки і вогнем готували нову атаку на «Джаспера».

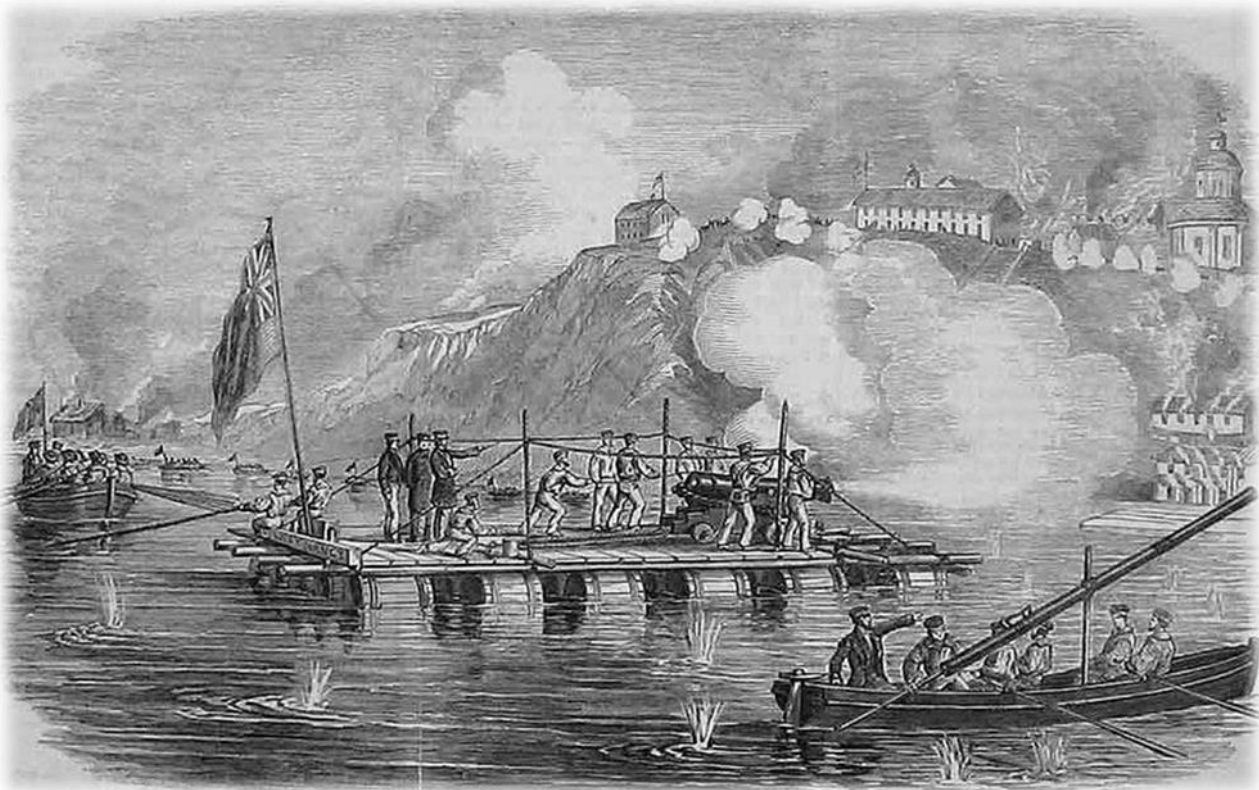
Так тривало до шостої години вечора. До цього часу постріли на пароплаві стихлі. Екіпаж на шлюпках покинув канонерку, попередньо підпаливши її. Англійці з «Джаспера» перебравися на інший пароплав. Тоді козаки кинулися вплав, дісталися до канчовна, загасили пожежу і знайшли в ньому багату здобич: прапори, книги, незаклепані гармати. Підполковник Македонський прибув, коли пароплав був вже взятий козаками. Він наказав негайно зняття з нього артилерію. *«Две 24-х-фунтовые карронады были вытащены на берег и отправлены в Таганрог; хотели также увезти с парохода 92-х-фунтовую бомбическую пушку и паровую машину; но когда, 15-го (27-го) июля, прибыл для этого из Таганрога морского ведомства подполковник Вердеман, с слесарями, водолазами и инструментами, внезапно появились два неприятельских парохода, которые открыли сильный огонь по нашим рабочим и заставили их удалиться на берег»¹.*

Англійці не могли пробачити крівокосям втрати свого бойового судна. Британська ескадра зосередилася біля коси і не припиняла вогонь доки не знищила всі, без винятку будинки і рибні заводи на Кривий Косі. Лише після цього, 22 липня (3 серпня) вона повернулася під Таганрог.

¹ Богданович М.И. ...

На той час затонулий «Джаспер» вже розбило хвилями і занесло піском настільки, що «з берега майже не було його видно». Через чотири дні союзна ескадра відійшла від Таганрогу.

Третє бомбардування міста відбулося в середині серпня 1855 року, але встановлені в місті берегові батареї змогли дати відсіч кораблям союзників.



Плот «Леді Нансі» атакує Таганрог.
Гравюра з "The Illustrated London News", 11 серпня 1855 р.

19 серпня британська ескадра підійшла близько до берега західніше Кривої Коси і відкрила вогонь по селищу Кирпичову (нині – Широкине). Після обстрілу на берег висадилося до 80-ти десантників. Загін козаків з 60-ти осіб, що чекав їх у засідці, обстріляв матросів і кинувся в атаку з шашками наголо. У бою козаки взяли в полон двох офіцерів, які застрягли у болоті та одного матроса. Кілька англійських моряків отримали різні поранення. Спіймані як палії, англійці розраховували на неминучу смерть, і були чимало здивовані, коли їм надали чисту білизну та їжу. Серед козаків вбитих і поранених не було.

Коли звістка про полонених дійшла до Таганрога, біля штаб-квартири отамана Краснова зібрався величезний натовп. «Генерал Краснов, – пише Богданович, – знаючи озлоблення таганрозьких жителів проти Англіїців, вважав за потрібне нагадати народу про християнської обов'язки співчуття до нещасних; але незабаром виявилось, що полонені, замість образ, були прийняті дуже привітно і забезпечені всім потрібним»¹.

На цьому хроніку азовських рейдів англійського флоту можна було б і закінчити, якщо б не канонерка «Джаспер», яка так і залишилася лежати у Кривої Коси.

Коли союзники покинув Приазов'ї, місцеві жителі впритул зайнялися «Джаспером». Дві карронади з канонерки були відправлені до Новочеркаська, де їх встановили на постамент біля пам'ятника отаману Матвію Івановичу Платову. З міді, зібраної на кораблі, був відлитий дзвін вагою 197 пудів. Цей дзвін встановили в храмі станиці Ново-Миколаївської (нині місто Новоазовськ). При станичному правлінні в Ново-Миколаївської залишилася і остання з трьох піднятих гармат. Виявлені на канчовні прапори «за височайшим повелінням» були передані на зберігання в Таганрозький собор.

Крім того, із затонулого судна було знято дощечку з написом «Джаспер», піднято «60 гранат, шість ящиків з бомбами, деякі частини парової машини, баркас з кермом, щоглою і одним веслом, дві сигнальні книги з англійським гербом і надрукованим на першому аркуші наказом лордів адміралтейства»².

У 1907 році жителі хутора Крива Коса Ераст Іванович Дудар і Василь Іванович Помазан знайшли в морі, сажнях в ста від берега, три гармати, з них одна вагою вісім пудів і довжиною півтора аршини, безліч великих і малих ядер і кілька десятків пароплавних колосників.

¹ Богданович М.И. ...

² <http://taganrog.su/phpbb3/viewtopic.php?f=6&t=15034&start=0>



Пам'ятник М.І. Платову в Новочеркаську (1870-1875 рр.)

«За розповідями старожилів, – доповідає окружний начальник Таганрозького округу Донському наказному отаману, – на тому місці, де знайдені речі, нібито загинув англійський пароплав під час Севастопольської війни». Той факт, що Дудар і Помазан знайшли три гармати і багато пароплавних колосників, підтверджує, що в цьому місці і справді були затоплені російські пароплави, про яких писав Лев Яруцький.

Сьогодні Крива Коса – це селище Сєдове Новоазовського району Донецької області, знаходиться на непідконтрольній Україні території. До війни це було улюблене місце відпочинку донеччан. Брат моєї дружини придбав будинок в сел. Обрив, що безпосередньо межує з Сєдовим, через що у мене була можливість добре вивчити місцевість.

Чисельні розвідки уздовж берегу та опитування місцевих жителів не призвели до бажаного результату. Мул і глина на дні разом із нульовою видимістю роблять Азовське море непопулярним для дайвінгу. Навіть моя поява на пляжі з маскою та ластами неодмінно викликала посмішки і нерозуміння. Тому все, що вдалося досягнути в пошуках британського канчовна – це

примусити донецького історика Дмитра Білого написати статтю на цю тему¹. Ніяких матеріальних свідчень про події часів Кримської війни під Седовим мною виявлено не було.

¹ Білий Д.Д. Канонерський човен «Джаспер». *Підводні дослідження: Археологія. Історія. Дайвінг*. 2014. Вип. 6: 182-196.

11. БРИГ «АГНЕС БЛЕЙКИ»

Поки в східній частині чорноморського басейну розгорталися описані вище події, в головній базі британців в Криму – Балаклаві – відбувалися вражаючі перетворення. Відмучившись в зиму 1854-55 років від бездоріжжя і плутанини, вже навесні 1855 року англійці ґрунтовно обжилися в гавані. З настанням тепла ситуація з постачанням військ і їх медичним обслуговуванням помітно змінилася на краще.

Як зазначає В.І. Самсонов, на початку війни організація британських тилових служб «стояла багато нижче французької, що давало привід французам дивитися на англійців дещо зверхньо, до кінця ж кампанії англійці, використавши важкий досвід, сильно зробили крок вперед у справі організації постачання своїх військ і залишили французів далеко позаду себе. Уміння вчитися на власних помилках і швидко пристосовуватися до умов, в яких доводиться діяти, – не залишило англійців і під час Кримської війни»¹. На потреби армії урядом Пальмерстона були виділені значні кошти. Ще взимку, відразу після роботи парламентської комісії було організоване пересилання великого числа подарунків, які збирали громадські організації в Англії. Була підвищена якість солдатського раціону, і, що цікаво, як захід проти цинги до його складу були включені апельсини.

Транспортні труднощі, коли війська мерзли і недоїдали, а потрібні товари гнили на складах в Балаклаві, змусили англійців звернути особливу увагу на шляхи сполучення. З початком весни вони відбили у росіян ділянку Воронцовського шосе, захоплену тими ще під час Балаклавської битви, і облаштували шлях від гавані до штаб-квартири лорда Раглана на 5-му кілометрі. До Криму була доставлена наймана робоча сила. Робітники

¹ Самсонов В.И. “Черный принц“ и его золото (Ураган 2(14) ноября 1854 года и документальные данные о “Черном принце“). Севастополь, 1930: 18.

розширили генуезьку дорогу на схід від бухти, відновили стародавній водогін у Кефало-Вріси.

У самій Балаклаві була прокладена залізниця. У січні 1855 року сюди було доставлено 6 тисяч шпал, 1,8 тисячі тон рейок, 300 тон пиломатеріалів, кілька паровозів. 8 лютого розпочалося будівництво першої в Криму вузькоколійки.



Залізниця в Балаклаві. З картини В. Сімпсона.

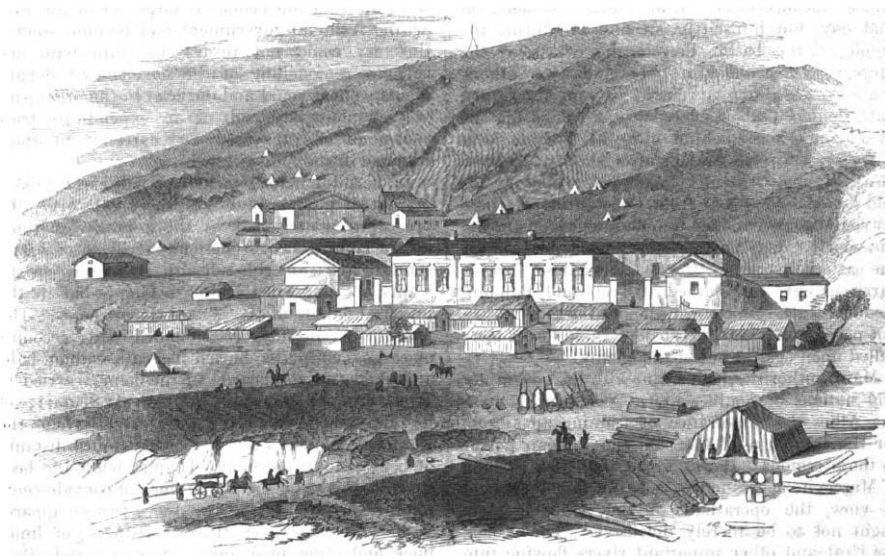
Вже на початку квітня того ж року локомотиви потягнули вагони з гарматами і боєприпасами до англійських позицій під Севастополем. Залізниця пролягала до 5-го кілометра і далі, з відгалуженням до табору сардинців¹. Локомотиви не справлялися з крутими підйомами, в результаті чого їх встановили на вершинах і використовували парові машини для обертання лебідки, яка на тросах витягала вагони на гору.

Удосконалювалися і засоби зв'язку. Як вже зазначалося, до Георгіївського монастиря на мисі Фіолент була протягнута телеграфна лінія, яка давала можливість спілкуватися з Варною, а через неї – з метрополією.

¹ 14(26) січня 1855 року Королівство Сардинія приєдналося до антиросійської коаліції.

До середини літа 1855 року, між флагманським кораблем і передовими укріпленнями було налагоджено оптичне повідомлення, що дозволяло інформувати про пересування російських військ на Корабельній стороні.

За час свого панування в Балаклаві британці чимало зробили для благоустрою своєї бази. Вони побудували кам'яну набережну, яка тривалий час називалася Англійською (нині – набережна Назукіна), обладнали розвантажувальні причали, магазини, майстерні, казарми барачного типу, кілька госпіталів, готелів, салунів та інших розважальних закладів.



Британський госпіталь в Балаклаві.

Гравюра з книги В. і Р. Чамберсів «Російська війна». 1856 р.

Коли після підписання миру в 1856 році російські офіцери змогли відвідати британські позиції під Балаклавою, один з учасників тієї екскурсії Н. Крижавський записав: *«Самый поверхностный осмотр Балаклавы, обращенной, так сказать, в предместье Ливерпуля, до крайности интересен во всех отношениях. При виде значительного числа судов самых больших рангов, наполнявших бухту Балаклавы, при взгляде на длинную набережную, поставленную на том самом месте, где так недавно еще была одна песчаная отмель, на все пересекающиеся железные дороги, на целый ряд огромных магазинов, из коих*

несколько было железных, на все машины и устроенные уже заведения, на которых приготовляли хлебы, гвозди и все потребности армии, на улицы домов, целиком привезенных из Англии и, наконец, на многочисленные толпы английских простолюдинов, нанятых и привезенных сюда частными людьми; вспомнив, кроме того, что не более, как за два года перед сим, на том же месте, постоянно мирном и пустынном, жило без всякого шума несколько сотен греков, занимавшихся рыбной ловлей, с невольным ужасом помышляешь о страшном могуществе золота и богатства, о неимоверных расходах, сопряженных с войной, и обо всем, что на те же деньги, можно было сделать истинно полезного и великого»¹.



Щільність кораблів у Балаклавській бухті. Фото Дж. Робертсона.

Дійсно, англійцям потрібно було витратити чимало часу і коштів для організації ефективно діючого військового порту в Балаклаві. У 1855 році тут була налагоджена зразкова портова служба. У бухті з'явилися пристані для вантажів комісаріату, інженерного корпусу, артилерії і рогатої худоби. Загальна

¹ Крыжановский Н. Посещение лагеря союзников на Федюхиных горах. *Артиллерийский журнал*. 1856. № 6: 14-16.

протяжність всієї причальної лінії для стоянки суден в гавані склала 700 ярдів з шириною вільного проходу в 140 ярдів. Розміщення великої кількості кораблів в бухті набуло чіткої організації, яка дозволила максимально використовувати природні переваги гавані¹.

Усередині бухти і на зовнішньому рейді Балаклави були проведені гідрографічні та картографічні роботи, покликані максимально убезпечити навігацію в цих водах.

Зокрема, на початку травня 1855 року проміри глибин здійснювалися з колісного пакетбота «Медіна» (HMS “Medina”). Цим дерев’яним пароплавом з водотоннажністю 889 тон і потужністю парової машини в 312 к.с. командував лейтенант Генрі Бересдорф. Маневри «Медіни» на зовнішньому рейді стали причиною появи на Чорному морі ще одного англійського река.

Туманним ранком 5 травня пакетбот вийшов з бухти і приступив до гідрографічних зйомок акваторії рейду. Вочевидь, пароплав неодноразово змінював курс, маневруючи. На носі корабля стояв старшина, який вглядався в рідкісні просвіти серед суцільного туману. Раптово попереду виросла біла стіна вітрил. То двощогловий барк під назвою «Агнес Блейкі» вийшов з бухти і взяв курс на Константинополь. Старшина пронизливо закричав, але було вже пізно. Зіткнення було неминучим...

Удар, тріск борта, крики про допомогу. Пароплав з ходу врізався в барк, який став негайно занурюватися. Вважаючи себе відповідальним за загибель корабля і людей, що були на ньому, надмірно вразливий старшина тут же наклав на себе руки, перерізавши горло. Смерть його, втім, була єдиною в цій катастрофі: всі дванадцять членів екіпажу протараненого барка були врятовані командою «Медіни». Ба більше: всі моряки з «Агнес» згодом отримали платню в повному обсязі і були переведені на інше судно.

¹ Третьяков А. Балаклава: страницы морской истории 1773-1856 гг. Симферополь: СОНАТ, 2007: 21-23.

Судно занурилося на глибині 84 метри. З цього моменту час для нього ніби зупинився. У повній темряві дерев'яний корпус «Агнес Блейкі» упокоївся на півтора століття. На поверхні одна подія змінювало інше. Союзники взяли Севастопіль і забралися з Криму. Росіяни відродили свій Чорноморський флот, пережили три революції і дві світові війни, в тому числі другу героїчну оборону міста. Канули в небуття Британська, Османська, Російська імперії, утворився і через 70 років потому розпався СРСР. У Балаклаві, що стала неофіційною столицею радянських водолазів, розмістився технікум ЕПРОПу, а потім – бригада підводних човнів із засекреченим підземним заводом. Змінювалися день і ніч, зима і літо, приходили нові покоління людей, кипіли пристрасті, удосконалювалася техніка, а там, на відстані всього 1,5 кілометрів від Генуезьких веж (які, до речі, також не витримали випробування часом) неупереджено покоїться старовинний корабель.

Лише у вересні 2003 року барк знову став доступний для людини.

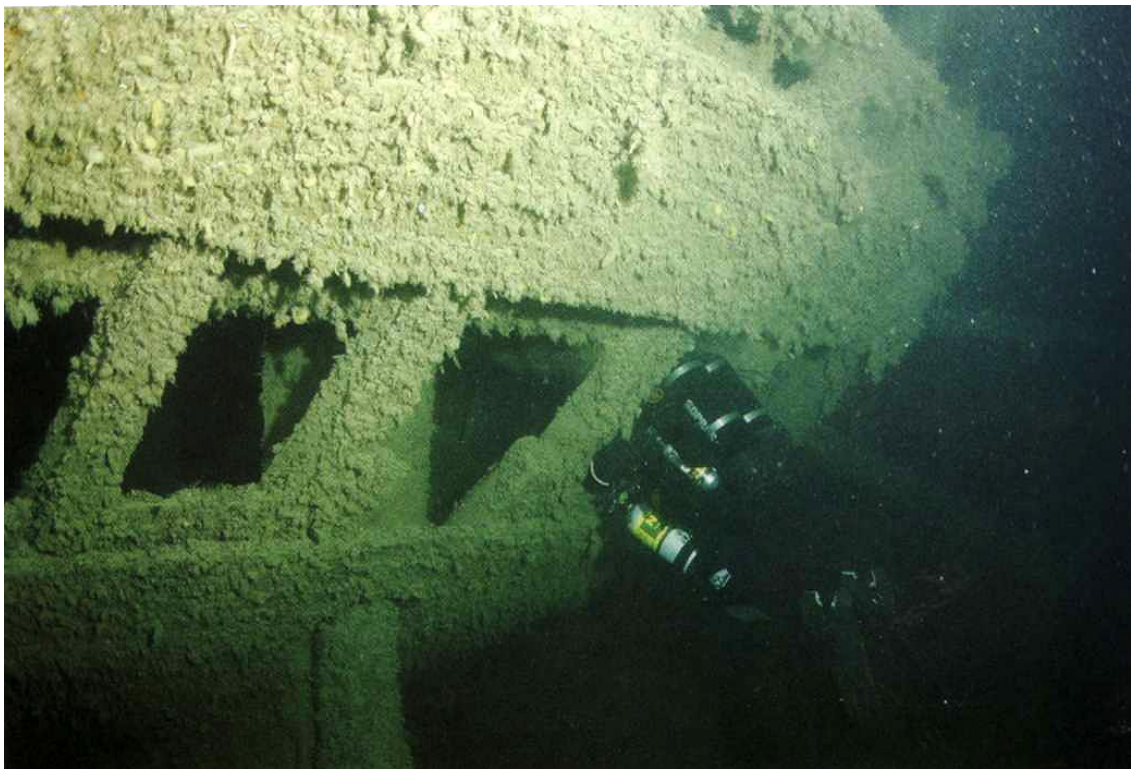
– Ми знайшли його на навігаційних картах, – розповідає водолазний спеціаліст Олексій Іванов. – Він позначений, мабуть, ще ЕПРОПом. Але по картах точних координат визначити неможливо, і довелося проводити зйомку сонаром бічного огляду. В процесі цієї зйомки ми виявили об'єкт. І було незрозуміло, що це за судно, тобто видно силует корабля, але фактуру, матеріал, з якого він зроблений, визначити було неможливо.

Перша пара технодайверів-розвідників (Анатолій Копнін і Михайло Фальковський) з дайв-бота «Фрегат» побачила дерев'яне судно, яке лежить на рівному кілі, з незначним креном. Збереження була винятково гарним. Судячи з відеозйомки, зберігся навіть такелаж – канати, вітрила. Довжина – тридцять, ширина в міделі – шість метрів. У лівому борту – велика пробоїна від зіткнення з «Медіною».



Пробоїна в борту бригу “Agnes Blaikie”. Фото А. Бикова.

– Поруч, – продовжує Анатолій Іванов, – лежать щогли. До речі, наша кішка зачепилася не за корабель, а за одну із щогл по правому борту в шести метрах від корабля. На юті є штурвальне колесо приблизно ось такого діаметру (показує руками охоплення більше метра), дерев’яне, з інкрустацією латунними квіточками, листочками такими. Дуже багато різьблених деталей дерев’яних на палубі, припустимо, банки, леєра дерев’яні, стійкі леєрів – це все точене дерево. Бушприт. Залишки такелажу. Ніяких написів нам знайти не вдалося. На кормі (до речі, в кормовій частині дуже красива лінійка ілюмінаторів у каюти капітана, туди можна заглянути) назви немає. По бортам назви теж немає. На штурвалі ніяких шіндиків, назви теж немає. Нічого такого, щоб можна було визначити приналежність навіть корабля, не кажучи вже про його назву, поки знайти не вдалося.



Кормові ілюмінатори “Agnes Blaikie”. Фото А. Бикова.

Відео про перші занурення на затонулий барк потрапило до мене через знайомих дайверів задовго до того, як ці унікальні кадри були включені в різні професійні та аматорські фільми. Добре пам’ятаю, яке сильне враження справили вони на мене. Під звуки бадьорою японської мелодії технодайвери опускалися в темряву, звідки як з безодні летіли білі пластівці. І раптом – на дні вгадуються обриси парусного корабля – у повній цілості, цілком! Це було так несподівано, і в той же час так схоже на те, що самому доводилося бачити на дні біля острова Зміїний. Ось тільки збереження об’єкта була просто чудовим.

Втім, чи надовго? Адже ті ж кадри закріпленої на головах одного з технодайверів камери зафіксували і вандалізм рекерів. Ледве перший з них встиг зняти абсолютно цілий штурвал, як тут же сам виламав з його ободу сегмент. Другий наслідував його прикладу. Коротше кажучи, курочіти судно почали ті самі розвідники, які в наступний візит повісили на залишки штурвала табличку «Охороняється законом».

У вересні 2006 року експедиція севастопольського клубу «Альфа» виявила на судні ринду з написом “Agnes Blaikie”. Це дозволило ідентифікувати об’єкт. Але перш ніж старий рек відкрив таємницю свого імені, він забрав життя одного з дайверів. Під час чергового занурення трьох технодайверів стався нещасний випадок, в результаті якого двоє потрапили в барокамеру з декомпресійною хворобою, а третій загинув.

Ще до знахідки ринди в публікаціях висловлювалися найрізноманітніші версії загибелі судна. За однією з них, барк був зафрахтований 15-річним англійцем, сином багатих батьків. Відомо, що сума страховки склала 5000 фунтів стерлінгів. Потрапивши в ураган, барк намагався відійти подалі від згубних скель, але затонув. За іншою версією, «корабель отримав пробоїну, коли повертався в рідний порт після закінчення Кримської кампанії 1853-1856 років»¹.



Ринда з “Agnes Blaikie”. Фото А. Бикова.

Коли ж киянин Д. Шаповалов і москвичі А. Биков і О. Істратова зуміли прочитати напис “Agnes Blaikie” і “ABD” на

¹ В Балаклаве открылся подводный археологический комплекс. <http://www.livecrimea.com/portal.php?razdel=9>

дзвоні, подібні версії відпали самі собою. Не випадково згадані дайвери отримали від Департаменту підводної спадщини України в нагороду золотий годинник: знахідка ринди дозволила розкрити таємницю затонулого корабля.

«Барк “Agnes Blaikie” був шедевром англійського суднобудівного мистецтва середини ХІХ століття, – пише Олександр Третьяков. – Витончені обводи корпусу, досконалість конструкції і парусного оснащення – чудова спадщина епохи вітрильного флоту. Автор проекту барка, талановитий суднобудівник Уолтер Худ, втілював в ньому всі професійні досягнення. “Agnes Blaikie” будувався на легендарній верфі шотландського міста Абердін, відомій своїми прекрасними, легкими на ходу вітрильниками. Конструктор максимально використовував властивості дерева як кращого матеріалу для будівництва кораблів. Серед моряків того часу існувало напівмістичне повір'я про дивовижні властивості пружності або власного життя дерев'яних конструкцій. Вважалося, що тільки дерево дозволить судну забезпечити кращий хід і більший спокій на морському хвилюванні»¹.

Барк був спущений на воду восени 1841 року під ім'ям “Agnes Blaikie”. Назва судно отримало на честь реальної людини – дружини мера м. Абердін сера Томаса Блейка. Водотоннажність барка, за даними Ллойда, становить 380/385/381 т., довжина – 35,45 метрів, ширина 7,19 метрів, глибина трюму – 5,18 метрів, екіпаж – 12 осіб.

Судно стало власністю судноплавної компанії “Aberdeen White Star Line”. У свій перший рейс барк вийшов на Кубу в 1843 році. Спочатку це був трищогловий вітрильник, призначений для вантажопасажирських перевезень, але в 1854 році його було переоснащено під бриг шляхом заміни трьох щогл на дві.

¹ Третьяков А. Балаклава: страницы морской истории 1773-1856 гг. Симферополь: СОНАТ, 2007: 85.

У недовгій, але насиченій корабельній біографії змінювалися судновласники (Дж. Томпсон Джунрі, “Aberdeen & Commonwealth Lines” (1841), “W. Jenkins & Co, Swansea” (1849), Дж. Річардсон, “John Crow Richardson / Swansea Wales” (з 30 червня 1852), В. Доббін (порт Брістоль, 1852), Г. Добсон “81 Princess Street, Bristol, England” (з 5 лютого 1853), Джордісон (1855)), порти приписки (Абердін (1841), Свонсі (1849), Брістоль (1852), Лондон (1855)), капітани: А. Дітч (1841), У. Хонні (1849), Т. Томас (1852), Р. Пернам (грудень 1854-березень 1855), Г. Хамден (березень 1855-травень 1855)).

До фрахту Адміралтейством для військових потреб в 1854 році «Агнес» побувала в Балтійському і Середземному морях, в Західній Індії, в Північній і Південній Америці. Зокрема, при Доббіні з Бристоля судно використовувалося на австралійських маршрутах. Барк користувався заслуженою популярністю серед пасажирів. У книзі О. Третьякова відтворюється текст рекламного оголошення 1850 року: «...Прекрасний швидкохідний барк “Agnes Blaikie” відправиться з Свонсі 1 лютого. Це розкішне судно зробило рейс до західного узбережжя за 8 місяців і 25 днів. Корабель має чудово влаштовані приміщення для каютних пасажирів і пасажирів третього класу. Для отримання детальної інформації звертайтеся до містера Вільяма Дженкінса, Свонсі»¹.

Як і багато транспортних і пасажирських суден барк був притягнутий англійським урядом для військових поставок в Крим. 21 грудня 1854 року судно вийшло з порту Вулвіч в Балаклаву, що автоматично відмітає гіпотезу про його загибель в урагані 14 листопада. Проте є згадка судна в лондонській “Times” у зв'язку з навантаженням на нього 180 т. бомбових ядер і 250 т. вугілля для замовника з Криму.

¹ Третьяков А. Балаклава: страницы морской истории 1773-1856 гг. Симферополь: СОНАТ, 2007: 90.

У січні 1855 року барк відправився в новий рейс за маршрутом Англія-Мальта-Балаклава. Після тривалої стоянки на Мальті «Агнес Блейкі» під командуванням Генрі Хамді прибула в Балаклаву в травні того ж року. Зворотній рейс, як нам уже відомо, виявився для неї останнім. 23 травня 1855 року “Times” опублікувала повідомлення Британського флоту з Балаклави: «Корабель Її Величності “Medina” під командуванням лейтенанта Генрі Бересфорда врізався в судно і потопив його...»¹.

Інформація про загибель барка знайшла підтвердження в зведенні офіційних новин з Константинополя від 14 червня 1855 р.: «“Agnes Blaikie” під командуванням Хамді, який прямував з Мальти в Балаклаву з державними вантажами, пішов на дно на виході з порту 5 травня після зіткнення з HMS “Medina”»².

«Агнес Блейкі» було включено до державного музейного фонду Морського музею України як «окремо розташована експозиція». Коли в 2006 року Верховна Рада України ратифікувала «Конвенцію про охорону та збереження підводної культурної спадщини України», ЮНЕСКО присвоїло підводній знахідці статус культурно-історичної пам’ятки³.

Здавалося, історія виявлення та ідентифікації «Агнес Блейкі» сприяла зближенню позицій державних органів і дайверів-аматорів. Якщо раніше держава займала однозначно «заборонну» позицію, то в даному випадку вона визнала заслуги ентузіастів. І дайвери, і інспекція пам’ятників зробили крок назустріч один одному, продемонструвавши, що можлива принципово нова модель в історії їхніх стосунків. Однак оптимізм публікацій на цю тему значно зменшився, коли чергові відвідувачі «підводного музею» виявили сліди надпилів на кріпленні ринди і забуту пілку. На одному з дайверських форумів в Інтернеті піднявся страшний

¹ Воронов С.О. Енциклопедія...: 124.

² Третьяков А. Балаклава: страницы морской истории 1773-1856 гг. Симферополь: СОНАТ, 2007: 91.

³ Пасякин В. Первый подводный музей. *Красная звезда*. 2006. 4 октября.

шум – виходить, що від вандалізму не рятують ані ЮНЕСКО, ані закони, ані моральні принципи, ані 80-метрова глибина...

Обурюючись з приводу безперервного знищення чорноморських реків, Сергій Воронов зауважив: «Зараз спостерігається шалене розграбування пам'яток історії на глибинах до 100 метрів. Особливо активно грабують англійський вітрильник часів Кримської війни «Агнес Блейкі». Севастопольські і київські дайвери-мародери витягують з його трюмів предмети побуту і навіть продукти харчування. Наприклад, недавно до нас надійшла інформація, що вони викрали шматок сиру, який пролежав на дні понад 150 років. Важко сказати, в якому він тепер стані... Щосуботи київський антикварний ринок наповнюється трофеями з Чорного моря. Там є іржаві якорі, і штурвали, і ринди... Вартість знахідок залежить від того, з якого корабля річ поцупили і до якої історичної епохи вона відноситься. Найдорожче цінуються предмети XVII-XVIII століть з бронзи і міді. Будь-який напис на ринді або штурвали автоматично подешевіє цифру. Я представляю, скільком фанатам антикваріату сниться, як в їх колекції з'являються речі з судів тієї епохи, що покоються на дні Чорного моря»¹!



Артефакти з бригу «Агнес Блейкі». Феодосія. Дача Стамболі.
Фото автора. 2013.

¹ Денис Симоненко. За антиквариат, поднятый со дна моря, коллекционеры готовы платить огромные деньги.
<http://www.mpac.ru/forum/index.php?showtopic=182>

Напередодні анексії Криму Росією з'явилася інформація, що з корпусу «Агнес» зникла ринда. Одні стверджували, що її спеціально зняли співробітники Департаменту – для більшого збереження, інші – що дзвін таки перейшов в руки колекціонерів. В останньому випадку, за оцінками експертів, його ціна на чорному ринку може дійти до \$ 10 000¹.

Після анексії, у вже російському Севастополі ті самі дайвери, які вчора грабували рекі, раптом стали звинувачувати на Інтернет-форумах українську владу в неспроможності ефективно захищати (від них) історичну спадщину. Мовляв, в Росії такий бардак був б неможливим.

Втім, повідомлення з Криму стверджують про інше. Після 2014 року об'єкти підводної спадщини зазнали такої підвищеної «уваги» з боку російських дайверів, якої не знали всі роки незалежності України. І тенденція до пограбування реків тільки підсилилася. Господарі кримських дайв-центрів побоюються лише одного: щоб військові – ці справжні нові господарі півострова – не закрили, як в радянські часи, доступ до узбережжя.

¹ Там же.

12. ПІД СТІНАМИ КІНБУРНА

На початку серпня 1855 року росіяни зазнали поразки в битві біля Чорної річки. Уже тоді князь М.Д. Горчаков, який змінив Меншикова на посту командувача російською армією в Криму, схилився до того, щоб залишити Севастопіль. Під тиском з Петербургу їм була зроблена ризикована спроба прорвати облогу на правому фланзі союзників і надати можливість захисникам Південної і Корабельної сторони покинути місто. Ця спроба не увінчалася успіхом і лише призвела до нових жертв.

24 серпня союзники приступили до чергового, вже шостого бомбардування міста, яке тривало три дні. 27 серпня (8 вересня) в полудень, коли війська обідали, раптово почався загальний штурм російських позицій. Французи захопили позиції на Малаховому кургані, що позбавило будь-яких перспектив подальший спротив. Не дивлячись на те, що атаки союзників на інших ділянках були відбиті, російське командування відвело війська на Північну сторону.

Характерно, що наказ Горчакова про відхід був датований 11 (23) серпня, тобто за 16 днів до штурму. 15 (27) серпня через Севастопільську бухту був наведений плавучий міст, по якому почалося виведення військ. Паралельно знищувалися кораблі, верфі, укріплення. І все це відбувалося до штурму. Просте зіставлення дат свідчить, що рішення здати південну частину Севастополя, яка перетворилася на руїни, мало більше політичний, ніж військовий характер. Втрата Малахова кургану лише послужила сигналом до припинення опору.

Тільки 30 серпня (11 вересня) 1855 союзники наважилися зайняти залишені росіянами позиції на південному березі бухти. Одна з головних цілей Кримської війни – знищення російського Чорноморського флоту – була досягнута, але бойові дії на цьому не закінчилися. Окупувавши місто, союзники перегрупували сили. Три полки були перекинуті в Євпаторію, звідки французькі кавалеристи під командуванням д'Алонвіля атакували правий

фланг армії Горчакова. Втім, це була більше демонстрація наступу з метою виманити росіян з позицій біля Севастополя. З цією ж метою значно активізувався союзний флот, продовжуючи рейди на сході і північному заході Чорного моря.



Взяття Севастополя. Картина І.К. Айвазовського. 1855 р.

На сході 12(24) вересня 1855 року союзна ескадра з 15 канонерок і пароплава «Суліна» під командуванням француза Буе і англійця Роберта Галля з'явилася біля берегів Тамані. Вона висадила десант в кількості 900 осіб (600 французьких піхотинців і 300 шотландців), який мав діяти спільно з чеченцями Шаміля. Війська зайняли стару фортецю Фанагорія і намагалися разом з горянами наступати на Єкатеринодар, але зустріли наполегливий опір російських військ. 20 вересня десант був відкликаний.

На Азовському морі 23 жовтня британський флот обстріляв Маріуполь. Від повного знищення міста врятували іноземні купці, що вступили з англійцями в переговори і завірили, що державні продовольчі склади порожні, і весь хліб належить лише приватним особам. Французька частина союзної ескадри бомбардувала в той же день Єйськ, загрожувала Генічеську, а

тиждень потому винищила хутір Водяний і запалила багату слободу Глафірівка.

У північно-західній акваторії чорноморського басейну найбільш значущими цілями були Одеса, Перекоп і Миколаїв. «Союзники, – пише М.І. Богданович, – могли оволодіти Одесою за допомогою бомбардування, або висадки; але бомбардування зашкодило б менш російським, ніж іноземним купцям, а для успішної висадки потрібна велика кількість військ, що послабило б Союзну армію під Севастополем. – Заняття Перекопу відрізало б найголовніший шлях постачання російської армії; але мілководдя моря в сусідстві цього пункту не <дозволяло> великим судам наблизитися до берега і сприяти висадці військ, і до того ж Союзники знали, що там їх зустрінуть досить значні сили. Що ж стосується до Миколаєва, то для оволодіння цим пунктом, який придбав особливу важливість з часу падіння Севастополя, був потрібний сильний корпус, якого Союзники не могли послати туди, не послабивши своєї головної армії. Але так само загроза Миколаєву, на думку союзних головнокомандуючих, могло спонукати князя Горчакова до залишення Криму, або, по крайній мірі, до ослаблення нашої армії значним загоном, то вирішено було зробити демонстрацію руху до Миколаєва. Для цього потрібно було сперш опанувати фортецею Кінбурн, що розташовувалася на вузькій косі, біля входу в Дніпровський лиман, де знаходиться найбільш глибокий фарватер. У будь-якому разі, заняття Кінбурна загороджувало нашим судам вихід з Миколаєва в Чорне море. На підставі цих міркувань, зроблена була експедиція в Дніпровський лиман»¹.

На той час у складі союзного флоту з'явилися броньовані плавучі батареї. Це були одні з перших у світовій історії панцерники. Французи почали будувати плавбатареї раніше англійців, але передали їм всю технічну документацію. Плавбатареї мали дерев'яні корпуси, обшиті чотиридюймовою

¹ Богданович М.І. ...

бронєю. Рульова рубка і палуба були захищені більш тонкими залізними листами. Водотоннажність судна становила 1400 тон, на озброєнні знаходилися 22 30-фунтових гармат. Щогли можна було знімати, борти і труби відкидалися, що робило їх малопомітними цілями. Франція побудувала п'ять («Лав», «Тоннан», «Конгрев», «Фудроян», «Девастасьон»), а Англія – чотири («Глеттон», «Метеор», «Тандер», «Трасті») броньованих плавбатарей. Три з них прибули в Камишову бухту під конвоєм фрегатів. У жовтні 1855 року вони взяли участь у рейді на Миколаїв.

Британська частина союзної ескадри під командуванням Лайонса складалася з 6 лінкорів (583 гармат), 17 фрегатів і шлюпів (831 гармата), 10 канонерок, 6 мортирних ботів і 10 транспортів. Французька частина ескадри під командуванням Брюана, крім плавбатареї складалася з 4 лінкорів, 3 корветів, 12 канонерок, 4 посильних суден і 5 мортирних ботів. В десант були призначені 5 000 англійців під командуванням генерала Спенсера і 4 000 французів генерала Базена.

Опівдні 26 вересня (8 жовтня) 1855 року флот союзників з'явився на Одеському рейді, де через шторм затримався на шість днів. Весь цей час одесити готувалися витримати друге бомбардування свого міста, однак цього не сталося, і 2(14) жовтня англо-французька ескадра пішла до Лиману.

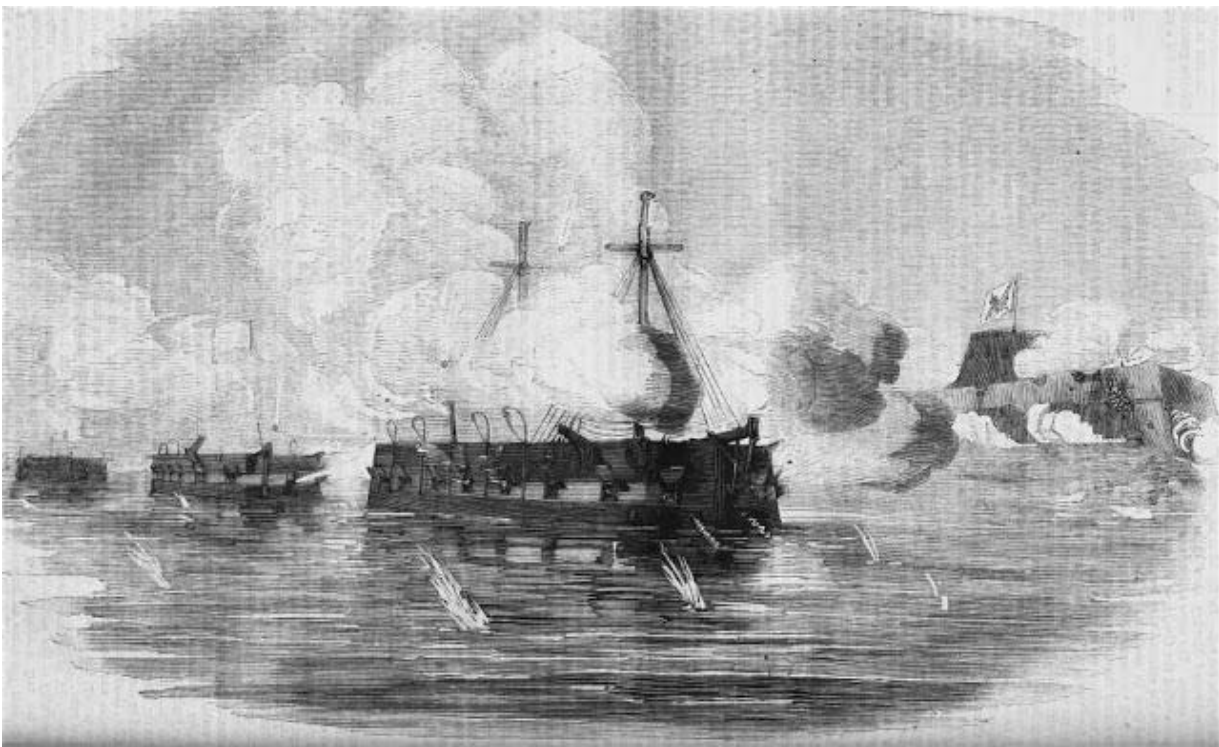
Морський шлях до Миколаєва, як зазначалося, пролягав через Дніпро-Бузький лиман, прикритий батареями фортець Очаків і Кінбурн. Однак, гармати фортець не перекривали фарватер через велику відстань, тому під час Кримської війни на край Кінбурнської коси були винесені польові укріплення і берегові батареї.



Форт Кінбурн.

Гравюра з книги В. і Р. Чамберсів «Російська війна». 1856 р.

В ніч з 2 на 3 жовтня союзники висадили на косі десант, а в другій половині дня ввели в Лиман кілька канонерок і мортирних ботів для обстрілу фортеці. Росіяни відповідали артвогнем, але калібр їх гармат поступався калібру гармат союзників, і ядра не долітали до кораблів.

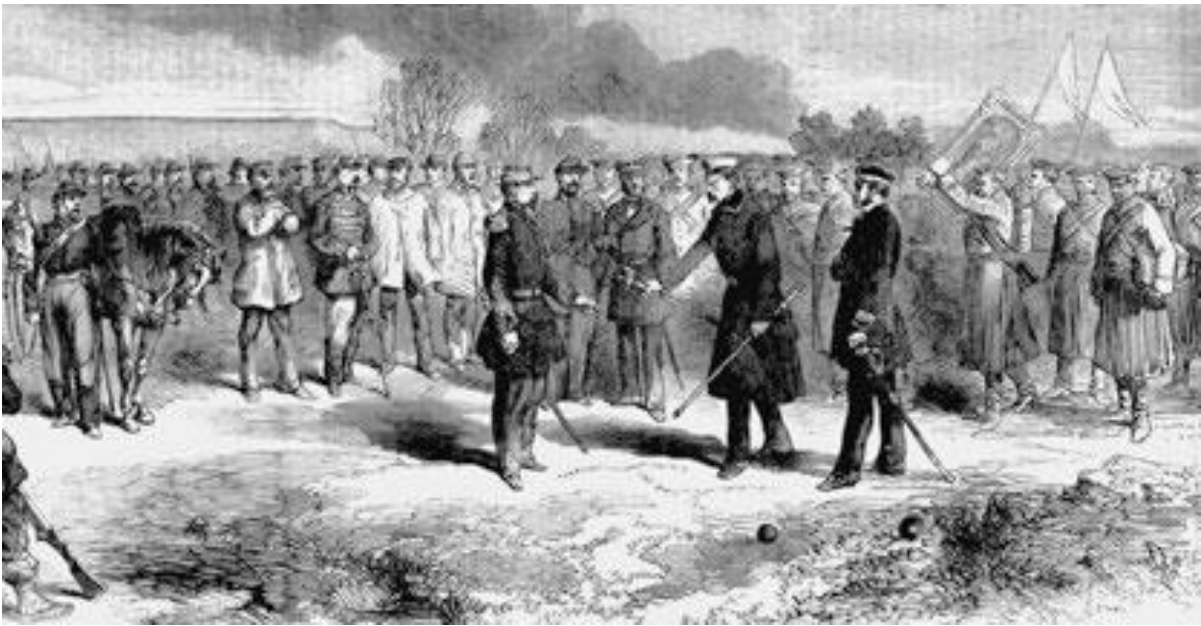


Бомбардування союзниками російського форту Кінбурн.

5 (17) жовтня французи ввели в бій свої плавбатарей. Вони підійшли до укріплень на відстань 720 метрів, в той час як інші судна трималися на дистанції 1000-2500 метрів. Лінкори і фрегати розташувалися з південного заходу і стали обстрілювати фортецю і батареї на косі. Броньовані батареї повністю виправдали себе. «Російські гармати, в основному 32- і 18-фунтові, вели вогонь у відповідь, однак не могли пробити броню, хоча в «Лав» і «Тоннан» потрапило по 60 снарядів. В борт «Девастасьон» влучили 31, в палубу – 44 снаряда. Така кількість влучень свідчить про те, що російські артилеристи діяли добре. Але більшість снарядів робило лише вм'ятини в броні. Невеликі втрати принесли тільки снаряди і осколки, які потрапляли в порти. Під захистом броні французькі моряки придушували російські гармати, тоді як 40 морських піхотинців, озброєних штуцерами, винищували гармашів»¹.

У фортеці загорілися артилерійські казарми. Гасити їх під шквальним обстрілом було неможливо, тому пожежі швидко поширилися по всій фортеці. До 13-00 союзники ввели в Лиман дев'ять пароплаво-фрегатів. Після масованого п'ятигодинного бомбардування з півтори тисячі гармат Кінбурн припинив вогонь. Союзники вислали парламентарів з пропозицією капітуляції. Вважаючи положення фортеці безвихідним, генерал-майор Коханович здався з усім гарнізоном в полон. Англійці і французи негайно зайняли Кінбурн.

¹ Скрицкий. Крымская война. – С.357.



Капітуляція Кінбурна 17 жовтня 1855 р.

У наступні дні союзники неодноразово висилали канчовни в розвідку в Лиман. В одних випадках їх зупиняли міни, виставлені ще в 1854 році, в інших – вогонь польових батарей. Так чи інакше, але далі на Миколаїв кораблі Лайонса і Брюана не пішли, обмежившись зміцненням своїх позицій на Кінбурнській косі. Генерал Базен з 95-м полком і невеликий загін англійської морської піхоти були залишені зимувати в Кінбурні. Крім того, тут розташувалася частина ескадри, в складі трьох французьких плавучих батарей і кількох англійських легких суден, в той час як основні сили повернулися в Балаклаву і Камишову бухту.

ПІСЛЯМОВА

Кінбурнський рейд був останньою операцією британського флоту в Кримській війні. Після цього бойові дії фактично припинилися. Обидві армії були виснажені, потребували резервів і припасів. Командувачі розпочали підготовку до зими.

З подій кінця 1855 року слід згадати про вибух порохового складу французів. Сталося це 3(15) листопада в районі Лабораторної балки, точніше, її верхньої частини. Тут знаходилися 30 000 кг пороху, 6 000 патронів, 300 бомб, готових до вживання. З нез'ясованих причин в 15-30 на складі сталася пожежа, що призвела до вибуху. Французи втратили 35 чоловік убитими і 129 пораненими. Від палаючих уламків загорілися англійські магазини з боєприпасами. В результаті вибуху споряджених бомб загинуло 20 і поранено 116 британських військовослужбовців.



Біля мису Херсонес. З картини В. Сімпсона. 1855-1856 рр.

Пізня осінь на Чорному морі не забарилася нагадати про себе сезонними бурями. Звичайно, це був не надзвичайний шторм як у

1854 році, але все ж в ніч з 19 на 20 листопада (з 1 на 2 грудня) 1855-го союзники зазнали на собі нові удари стихії. І якщо англійці зустріли шторм підготовленим, завчасно уклавши судна в Балаклавській бухті, то французи мали значні пошкодження кораблів. На жаль, наявні в нашому розпорядженні джерела не конкретизують, затонули вони чи ні.

Від сильного дощу річка Чорна вийшла з берегів і затопила французький польовий табір, розташований між Трактирним мостом і Балаклавою. Дивізію Шассела-Лоба довелося зняти з позицій і відвести Камишову бухту.

Через чотири дні після шторму російські моряки зробили розвідувально-диверсійну вилазку в Південну бухту. Командував операцією лейтенант Долгов. Під покровом ночі одна шлюпка і три катери, в кожній з яких перебували по 2 офіцери і 20 матросів, відчалили з Північної сторони і перетнули рейд. «Залишивши катери на лінії від Павловської батареї до Графської пристані, лейтенант Долгов з прапорщиком Осколковим, квартирмейстером Степановим і кондуктором Михайловим, вирушили далі на шлюпці і вийшли на берег у крана, щоб пробратися берегом в доки; але помітивши розташований біля багаття ворожий пікет, повернулися до шлюпки і спробували непомітно пристати сперш до середини моста, влаштованого через Південну бухту, а потім до Нового адміралтейства, де і висадилися у Мортонова елінга. Там вони наткнулися на вартового, і хоча він був заколотий Степановим, проте ж у ворога піднялася загальна тривога, що змусило Долгова відмовитися від подальших спроб на сухому шляху і обмежитися плаванням по рейду до 4-ї години ранку. Помічено багато вогнів в колишніх казармах 44-го флотського екіпажу і Старому адміралтействі, що вказувало на присутність там великої кількості людей. На березі було видно землянки, ймовірно, влаштовані для приміщення передових постів. За окликами вартових, можна було зробити

висновок, що берега Південної бухти зайняті Англійцями»¹. Як бачимо, напруга протистояння поступово сходив нанівець, і серйозні бойові дії великих військових частин змінилися на позиційні вилазки.



Зимування панцерника французького флоту під час Кримської війни.

Експедиція до Криму дуже дорого обходилася Британії і Франції, а тому взяття Південної сторони Севастополя і знищення Чорноморського флоту визнали достатнім приводом для початку мирних переговорів. Паризький конгрес закінчився підписанням договору про мир 18 (30) березня 1856 року.

За умовами Паризького трактату Росії заборонялося мати військовий флот на Чорному морі. В обмін на взяті росіянами фортецю Карс на Кавказі і південну частину Бессарабії союзники повертали Севастопіль. Ще до підписання миру їхні війська покинули Керч, Євпаторію, Кінбурн і Єнікале.

Навесні 1856 року в Криму панувала благодушна атмосфера, і вчорашні вороги охоче наносили один одному візити. Так, російський офіцер і художник Микола Берг, який супроводжував французьких офіцерів в їхній поїздці Кримом, сам відвідав

¹ Богданович М.И. ...

Балаклаву. *«Улицы, полные народом, конным и пешим; – залишив він свої спогади, – лес мачт, встававший из-за домов... Мы незаметно очутились в городе, как-то вдруг. Меня оглушил шум его деятельности, разнообразное население запестрело глазаю Англичане в разных мундирах, голоколенные шотландцы, французские офицеры и солдаты, сардинцы, наконец купцы и кто их знает кто такие в сюртуках и черных шляпах, фабричные работники в блузах, в рубашках, в картузах, в колпаках, в фесках; лошади, мулы, огромные фуры, тяжело гремевшие по улицам, – все это двигалось, как будто по заказу, спешно, суетно».*

Не менше вразило М.В. Берга і відвідування французької бази в Камишовій бухті: *«Камыш – род Макарья в ярмарку. Вы видите ряды беленых вывесок с яркими черными буквами. Нет дома без вывески. Вы идете, и вам мелькают в глаза разные товары: головы сахару... посуда, ряды бутылок, сабли, шпоры, ботфорты... Глаза разбегаются: такая пестрота, блеск, разнообразие... Между лавками попадают часто рестораны и кафе. Их чуть ли не столько, сколько лавок. Улица пестреет разнообразным населением, звучат всевозможные языки, гремят телеги, несутся дилижансы»¹.*

Евакуація військ коаліції з Криму була гучною і клопіткою. Союзники прагнули вивезти все, що піддавалося переміщенню. Саме тоді французи відвезли в Париж херсонеський дзвін, широко відомий нині по фільму «Пригоди Буратіно». Лише після укладення франко-російського союзу (Антанта) колишні противники і нові друзі в знак доброї волі повернули дзвін Росії.

Але більш інших відзначилися в крохоборстві британці. Севастопіль і без того лежав в руїнах, англійці ж довершили руйнування міста і околиць. На кораблі вантажилися мармурові колони з античного Херсонеса, будівельне каміння, чавунні і

¹ Берг Н.В. Поездка в Симферополь, Карасубазар, Феодосию, и потом: в Байдары, Балаклаву, Севастополь и Камыш. Черты жизни наших бывших неприятелей в их лагерях и городках на Русской земле: Из путевых заметок. *Современник*. 1856. Т.58: 131-194.

кам'яні ядра, металобрухт. Перша в Криму залізниця була продана туркам, а потім – демонтована, рейки і шпали вивезені.

Однак, було і те, що союзники не могли забрати з собою: це численні могили солдат і офіцерів. Досі в Севастополі існують кілька кладовищ англійці, французів, турків, сардинців. На місці Балаклавської битви в 1856 році британці поставили скромний кам'яний пам'ятник з написом: „In Memory of Those Who Fell in the Battle of Balaklava 25th October 1854. Erected by the British Army A.D. 1856”.



Англійський пам'ятник в Золотій балці. Фото І. Резника. 2012 р.

Тривалий час після закінчення Кримської війни в Балаклаву приїжджали англійські паломники, в першу чергу родичі загиблих 13 жовтня 1854 року кавалеристів. Їх зусиллями підтримувалося в належному стані британський цвинтар. У радянський період ці відвідування припинилися. Севастопіль і Балаклава стали закритими містами, де розташовувалися секретні об'єкти інфраструктури Червонопрапорного Чорноморського флоту. Візити поновилися лише після розпаду СРСР і здобуття

Україною незалежності. Влітку 2003 року англійське кладовище було реконструйовано.

Але ще до цього, на початку 90-х років ХХ століття, англійське меморіальне товариство перерахувало на рахунок однієї з севастопольських фірм гроші для побудови пам'ятника загиблим у Кримській війні. Як часто бувало в період Перебудови, фірма зникла разом з грошима. Якого саме пам'ятника стосувалася ця негарна історія, сказати складно, але в 1993 році стараннями Культурно-історичного центру «Севастополь» був відкритий Британський Меморіал на Максимових дачах. Високий обеліск авторів В. Іванова і К. Звідіна оточували чавунні плити з переліком англійських військових частин, які брали участь в облозі Севастополя.



Плити з назвами британських кораблів, команди яких мали жертви під час Кримської війни. Фото автора.

Наводяться в мартирологу й екіпажі кораблів королівського флоту. Після жалобного напису „The Royal Navy in Proud Memory of Those of the Royal Navy Who Died at Sea in Battle Whilst Serving as part of the Naval Squadron on Shore as Part of the Naval Brigade

and Died of Disease 1854-56” йде такий перелік: HM SHIPS "Agamemnon", "Albion", "Algiers", "Ardent", "Arethusa", "Arrow", "Banshee", "Beagle", "Bellerophon", "Britannia", "Caradoc", "Curacoa", "Curlew", "Cyclops", "Dauntless", "Diamond", "Firebrand", "Furio", "Fury", "Gladiator", "Hannibal", "Highflyer", "Inflexible", "Leander", "Leopard", "London", "Lynx", "Miranda", "Niger", "Queen", "Retribution", "Rodney", "Royal Albert", "Samson", "Sanspariel", "Sidon", "Snake", "Sphinx", "Spiteful", "Spitfire", "Stromboli", "Swallow", "Terrible", "Tiger", "Trafalgar", "Tribune", "Triton", "Valorous", "Vengeance", "Vesuvius", "Viper", "Vulcan", "Wasp", "Wrangler".

Цікавий факт: останній учасник Кримської війни пішов з життя 3 квітня 2004 (!) року. Але не дивуйтеся: це була 165-річна черепаха Тімоті, талісман HMS "Queen", який брав участь в бомбардуванні Севастополя. Моряки любили черепаху і вірили, що вона захищає корабель та приносить удачу. Тому капітан офіційно включив Тімоті до списку екіпажу. Ось і сталося так, що останній учасник облоги Севастополя дожив до XXI століття.

Кримська війна стала каталізатором цивілізаційних змін. Початок її мало відрізнявся від наполеонівських війн, але фінал більш нагадує американську Громадянську війну. Промислова революція в Англії в першій половині XIX століття забезпечила технологічний прорив у військовій справі. В ході війни вперше стали застосовувати багатозарядну зброю, зокрема револьвери. Використання далекобійних нарізних штуцерів призвело до зародження снайперського руху. Широко застосовувалися конгревові ракети (Congreve rocket) – прообраз майбутніх реактивних мінометів. Значно зросла міць артилерії, у тому числі морської. «Це була епоха, в якій старе і нове змішалось, і зміни швидко йшли один за одним: вітрильні судна, колісні і гвинтові пароплави; дерев'яне, залізне і броненосне суднобудування; ядра,

гранати і нарізні гармати; наймані, насильно забрані на службу і, нарешті, професійні команди. Зміни та реформи швидко слідували один за одним»¹.

Історикам ХІХ століття період Кримської війни цікавий саме вказаною метисацією старого і нового, а також наявністю унікальних, «перехідних» зразків зброї та військового обладнання, які ми не знайдемо у жодній іншій епосі. Ось чому матеріальні артефакти цього періоду залишаються не менш важливим історичним джерелом, ніж письмові повідомлення та друкарська продукція.

Щодо затонулих в Чорному морі британських кораблів, то кожний з них є справжнім пам'ятником свого часу, безцінним джерелом інформації про суднобудівні й військові технології. Всі згадані вище об'єкти – від «Тайгера» до «Агнес Блейкі», не зважаючи на ступінь збереженості, цілісність корпусів чи локалізацію на дні, мають щось спільне. А саме – всі вони потребують на захист від природного та антропогенного впливу, особливо від пограбування «чорними археологами». Але це – тема окремої розмови.

Залишається сподіватися, що зібрані в даній книзі матеріали, сприятимуть приверненню уваги до даної проблеми не тільки з боку професійних істориків, а й органів державної влади, відповідальної за захист історичної спадщини.



¹ История войны на море в ее важнейших проявлениях с точки зрения морской тактики Альфреда Штенцеля... М: «ЭКСМО», 2002.

ПУБЛІКАЦІ АВТОРА ЗА ТЕМОЮ ДОСЛІДЖЕННЯ

1. Додонов Р. Пошуки “Принца” та виникнення підводної археології в радянській Україні (до 80-річчя створення ЕПРОПу). Культурологічний вісник Нижньої Наддніпряниці. Випуск 10. Запоріжжя: Просвіта, 2003: 21-29.
2. Додонов Р. Історичні wreck’и України: події, пошук, пошук, версії. Донецьк: „ВИК”, 2004. 289с.
3. Остапенко М.А., Додонов Р.О. Наукова діяльність Інституту підводних досліджень у 2002-2003 роках. Культурологічний вісник: Науково-теоретичний щорічник Нижньої Наддніпряниці. Запоріжжя: Прем’єр, 2004. Вип. 13: 21-25.
4. Додонов Р.О. Чорне море у геополітичних концепціях Росії та України. Практична філософія. К.: ПАРАПАН, 2005. № 2: 19-28.
5. Роман Додонов. Фото И. Резника, М. Семенова. Остров Хортица: машина времени. Подводный клуб. Журнал о дайвинге и подводном мире. М., 2005. № 7: 24-35.
6. Додонов Р. Чорноморські вектори у геополітичних концепціях України та Росії. Політичний менеджмент. 2005. № 4(13): 127-138.
7. Додонов Р.А. Памяти А.Н. Крылова. Ноосфера і цивілізація. Випуск 3(6). Донецьк: ДонНТУ, 2006: 4-10.
8. Додонов Р. Остров Хортица: Спасение бригаантины. Шкіпер. Український маріністичний журнал. №1-2’2006(46). Квітень 2006: 96-101.
9. Додонов Р. Аварійно-рятувальні роботи на лінкорі «Новоросійськ» (1955 р.). Наукові праці Донецького національного технічного університету. Серія: Гуманітарні науки. Випуск 4/115. Донецьк: ДонНТУ, 2006: 32-41.
10. Додонов Р. Спасение бригаантины: Запорожская экспедиция подводных археологических работ. Нептун – XXI век. Иллюстрированный журнал о подводном мире. М., 2007. № 6: 50-55. (Фото Глущенко С., Нефедова В., Сотникова В., Резника И.)
11. Додонов Р. Рассказы об ЭПРОНе. Донецк: Норд-Пресс, 2008. 218с.
12. Додонов Р. «Черный принц»: был и легенда. Донецк: Изд-во «Вебер» (Донецкое отделение), 2009. 230 с.
13. Додонов Р. «Греческий проект» и его влияние на геополитический дискурс. Людина. Світ. Суспільство (до 175-річчя філософського факультету КНУ ім. Тараса Шевченка). Міжнародна наукова конференція (21-22 квітня 2009 р.). К.: Видавничо-поліграфічний центр „Київський університет” 2009. Ч. VIII: 105-106.
14. Додонов Р. Проект «Запорожская бригаантина». Підводні дослідження: Археологія. Історія. Дайвінг. 2010. Вип. 2: 142-164.
15. Додонов Р. Wreck-и сорок першого року. Підводні дослідження: Археологія. Історія. Дайвінг. 2011. Вип. 3: 5-30. http://nbuv.gov.ua/e-journals/Pdaid/2011_3/11_1.pdf

16. «Чорний принц»: реальність і легенда. 2-е вид. Донецьк: вид-во «Вебер», 2013. 237 с.
17. Міжнародний форум «Чорне море у ХХІ столітті» (7-8 червня 2013 р.). Підводні дослідження: Археологія, Історія, Дайвінг. 2013. Вип. 5: 184-189.
18. Додонов Р. Кам'яні завали Козачої бухти. Підводні дослідження: Археологія. Історія. Дайвінг. 2014. Вип. 6: 75-92.
19. Сикоза Д., Кобалія Д., Додонов Р. Предмети с затонувшего судна XVII века, найденного в устье Днепра в 1997 году. Музейний вісник. 2015. Вип. 15: 158-168.
20. Додонов Р., Данилюк П., Кобалія Д. Обстеження радянського понтону, затонулого у 1943 році при форсуванні Дніпра. Україна в період Другої світової війни: відомі та невідомі сторінки історії: Матеріали регіонального круглого столу, м. Кривий Ріг, 25 червня 2015 року. Кривий Ріг : ДЮО МВС України, 2015: 31-41.
21. Додонов Р. Особливості судноплавства у басейні Дніпра в останній чверті ХІХ – першій третині ХХ століть. В кн.: Історія на шпангоутах. Автор-упорядник Д. Кобалія. Запоріжжя: Дике поле, 2016: 266-302.
22. Roman Dodonov. Peculiarities of Shipping in the Dnipro Basin in 1875-1932. Skhid. 2018. № 4(156): 5-11.
23. Dodonov R., Kobaliya D. Sunken Pontoon as a Witness of Forcing of the Dnieper near the Razumovka Village in 1943. Kiev History Studios. 2019. № 2 (9): 112-119.

Науково-популярне видання

Додонов Роман Олександрович

БРИТАНСЬКІ КОРАБЛІ НА ДНІ ЧОРНОГО МОРЯ

Друкується у авторській редакції

На обкладинці – фото О. Істратової англійського брига «Агнес Блейкі»
(<http://dir-diving.com.ua/expedition/agnes-blaikie-2012/>)

Підписано до друку 24.05.2020. Формат 60x84 1/16.
Гарнітура Times New Roman. Папір офсетний.
Ум.-друк. арк. 17,09. Обл.-вид. арк. 15,6. Наклад 300 прим.

Видавець: ФОП Халіков Руслан Халікович,
Св. No ДК, No 5346 від 17.05.2017
e-mail: halikoffr@gmail.com