

ПОДВОДНЫЙ МУЗЕЙ ИСТОРИИ КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ.

Надлежит Вам беречь останки кораблей, яхт, галер, а буде упустите, то взыскано будет на Вас и потомков Ваших.

Петр I.

Мировой статус Санкт-Петербурга, как крупнейшего научного, культурного и промышленного центра сегодня пока не подвергается сомнению, однако ясно, что его поддержание и, главное, усиление должно являться одной из основных и обязательных задач городских и федеральных властей. При этом надо сознавать, что пассивная тактика сохранения старого, накопленного ранее авторитета, в условиях когда весь мир стремительно развивается, неминуемо приведет Петербург в разряд захолустных городов-памятников европейской провинции. Требуется предпринимать постоянные усилия по расширению культурного, научного, промышленного и туристского потенциала города, что невозможно без освоения тех новых направлений, где у Санкт-Петербурга есть хорошие перспективы и возможности захватить европейское или мировое лидерство.

В данной статье автору хотелось показать пока практически неизвестный потенциал Санкт-Петербурга по превращению его в мировую столицу морской истории, место паломничества подводников со всего мира, регион крупных инвестиций международных фондов и частного капитала в работы по изучению, освоению, демонстрации и коммерческой эксплуатации многочисленных останков кораблей лежащих в водах российского сектора Финского залива.

И сегодня Петербург имеет не плохой мировой рейтинг в этой сфере — в нем располагается крупнейший в мире Центральный военно-морской музей со своей богатейшей коллекцией, находятся уникальные по своим фондам Российский государственный архив ВМФ, Российский исторический архив, Центральная Военно-Морская библиотека, размещаются архивы одной из лучших в мире Гидрографической службы ВМФ. Помимо музеиных экспонатов город обладает четырьмя подлинными историческими кораблями-памятниками: "Дедушкой русского флота" — ботиком Петра I, крейсером I ранга *Аврора*¹, подводной лодкой *Д-2* (*Народоволец*), ледоколом *Красин*. К числу сохранившихся раритетов можно отнести также корпус торпедного катера *Г-5*, орудийные башни линейного крейсера *Киров* и многочисленные старинные якоря и пушки, установленные в городе. Вместе с тем Петербург обладает уникальной возможностью на несколько порядков расширить свои экспозиционные возможности в этой области, став бесспорным мировым лидером в демонстрации, изучении и хранении раритетов европейского и мирового судостроения. В результате реализации специальной программы Петербург может оказаться в роли самого крупного в мире владельца подлинных образцов кораблей отражающих историю развития мирового флота.

С 1989 г. петербургское АО "Морские технологии", работает над программой "Составление

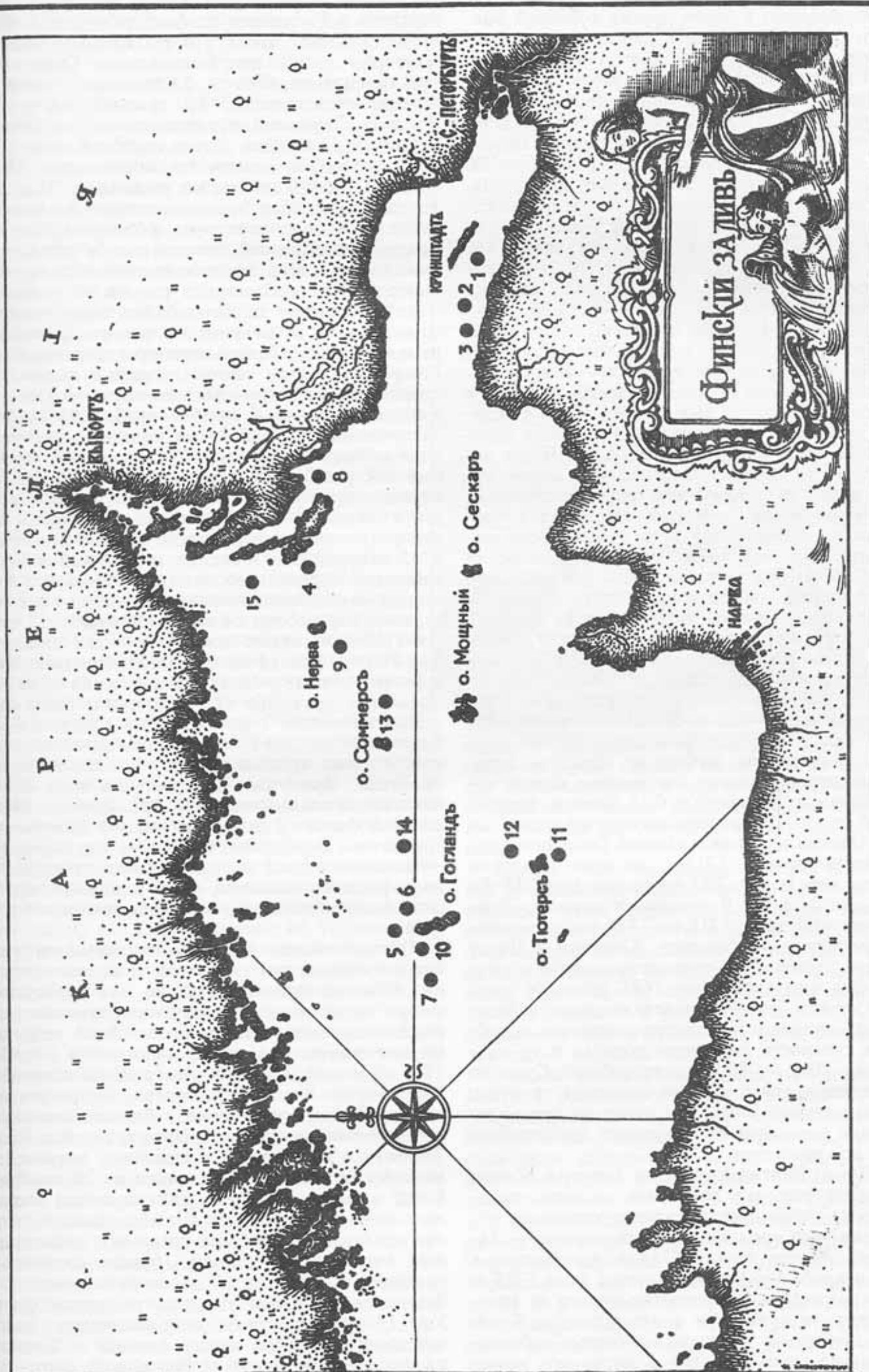
Атласа и Каталога Объектов на дне Балтийского моря и Финского залива". К моменту написания статьи неполная еще база данных только по российскому сектору Финского залива насчитывает более 5000 (!) объектов, из числа которых в ходе многочисленных экспедиций обнаружено более 200 единиц. Сегодня мы можем с полной уверенностью утверждать, что в сфере влияния Санкт-Петербурга находится уникальная коллекция кораблей, отражающих историю развития европейского военного и гражданского судостроения и материальной культуры Европы, представленной предметами судового имущества, личными вещами членов экипажа и пассажиров, грузами погибших судов, самые древние из которых относятся к XII веку, а самые молодые — к Великой Отечественной войне. По национальной принадлежности они представляют историю судостроения Англии, Шотландии, Германии, Голландии, Бельгии, Франции, Дании, Швеции, Финляндии, Норвегии, Италии, США, Польши, Эстонии, Латвии, Литвы и, разумеется, России.

Учитывая прошедшие празднования 300-летия Российской военного флота и продолжающиеся юбилеи по поводу 300-летия Великого Посольства, мы решили рассмотреть в данной статье лишь объекты, связанные с историей Балтийского флота, тем более что за период с 1702 по 1917 год Российский Императорский флот оставил исследователям на дне Балтийского моря более 300 своих кораблей и судов. Из этого списка мы отобрали всего 15 крупных военных кораблей и судов разных классов, иллюстрирующих историю развития флота за 200 лет и представляющих особый интерес в силу либо их исторической значимости, либо ценности и богатства лежащего на дне имущества. Кроме того, мы ограничились лишь акваторией российского сектора Финского залива, с тем чтобы показать потенциал дна, находящегося в юрисдикции нашего государства.

В первые годы освоения Балтики российский флот имел очень высокую аварийность, и ежегодное число погибших редко опускалось ниже 10 вымпелов, иногда достигая 25. Однако первым из наиболее интересных крупных кораблей, возможности обнаружения останков которого представляются весьма высокими, мы выбрали 64-пушечный линейный корабль *Нарва*. Это был четвертый по счету российский линейный корабль, построенный в Санкт-Петербурге и № 10 в общем списке построенных в России. Строился корабль Ф.М. Скляевым в 1712-1714 гг. и имел наибольшие из всех построенных на тот момент кораблей размеры: длину 43,5 м, ширину 12,5 м и глубину интрюма — 6,2 м. Спущен на воду в ноябре 1714 года², линейный корабль *Нарва* в качестве флагмана кордебаталии, летом 1715 г. на рейде Кронштадта оснащался для своего первого похо-

¹ Проведенная в 1984 — 1987 гг. "реставрация" *Авроры* дает повод усомниться в ее подлинности. (прим. ред.)

² Здесь и далее все даты приведены к современному календарю, а географические названия даны в современном варианте



Карта финского залива с указанием мест кораблекрушений (рис. И.А.Ананасовича)

1. линейный корабль Нарва, 2. линейный корабль Лондон, 3. линейный корабль Портсмут, 4. шлюп Фаворитка, 5. фрегат Гектор, 6. фрегат Архангел Михаил, 7. линейный корабль Вицеслав, 8. артиллерийская шхуна Слон, 9. шлюп Свирь, 10. транспорт Америка, 11. пароход Тесна, 12. пароход Свирь, 13. пароход Гремячий, 14. фрегат Олег, 15. эскадренный броненосец Гангут.

да. Известна гравюра Пикара "Прешпект российского флота при Котлине острове 1715 г.", где *Нарва* изображена в числе других кораблей Балтийского флота. Однако за 9 дней до выхода флота, в ночь с 9 на 10 июля уже полностью оснащенный и укомплектованный корабль неожиданно взорвался и почти мгновенно утонул. Обычно в исторической литературе в качестве причины гибели указывается молния, попавшая в крюйт-камеру и при этом указывается, что погибло 300 человек, а спаслось 15. Эти данные представляются несколько странными, так как в соответствии с положением 1715 г. о числе команд на 64-пушечном корабле должно было находиться 450 человек. Попадание же молнии в крюйт-камеру документами не подтверждается и если причина действительно в ней, то *Нарва* едва ли не единственный в мире корабль, погибший таким образом. Впрочем важно, что в результате взрыва носовая часть корабля была полностью разрушена, а кормовая утонула и, как докладывали царю в день гибели, над водой был "только виден от сломанной бизань-мачты с сажень и немного верхнего каюты" (так в оригинале — А.Л.). Через четыре дня Петр записал "Безчастную *Нарву* подлинно вчера и сегодня осмотреть невозможно, для великого ветра...", тем не менее отдал приказ: "однако необходимая есть нужда оного вынуть каким трудом и коштом ни есть, ибо ежели оный не вынут будет, то подлинно сей фарватер испорчен будет, понеже к нему песку нанесет и банку сделаем". Однако этот приказ не был выполнен. Через месяц строитель корабля Ф. Скляев писал: "Из корабля *Нарвы* пушек и балласта не могут вынуть, кроме двух..." Корабль сильно пострадал, как от взрыва, так и вследствие того, что строившиеся очень спешно, из сырого соснового леса с недостаточным скреплением, первые русские корабли вообще не обладали большой прочностью. Судя по документам корпус корабля *Нарва* разрушился и был занесен песком, хотя работы по извлечению имущества велись до 1724 г. Однако их эффективность была невелика — по документам в 1718 г. из воды извлекли лишь два небольших 200 кг якоря, одну 12-фн пушку, две 24-фн и 9 пушечных стакнов. Учитывая, что за 7 лет с 1718 по 1724 год трем иностранным водолазам Баренсу, Классену и Доусу в качестве процента со стоимости поднятого имущества был выплачен всего 1681 рубль 54 коп., можно считать, что они извлекли лишь небольшую часть судового имущества и корпуса корабля, ведь стоимость линейного корабля в те годы составляла 70,0 — 80,0 тысяч рублей! Судя по всему останки корабля были занесены грунтом, который, как это видно в случае со шведским флагманом *Ваза* отлично сохраняет для исследователей все предметы.

В 1719 г. Балтийский флот потерял вблизи Кронштадта еще два линейных корабля, представляющих собой образцы уже европейского судостроения того времени. Первый из них — 54-пушечный *Лондон* был в 1714 г. приобретен в Англии и прибыл в Россию в конце лета 1715 г. О его размерениях, конструкции ничего не известно. Судя по архивным материалам за 5 лет службы *Лондон* не участвовал в боевых действиях и вообще мало выходил в море, что может косвенно свидетельствовать о его преклонном возрасте. Впрочем, в 1719 г. он указан как 58-пушечный корабль и в момент гибели был флаг-

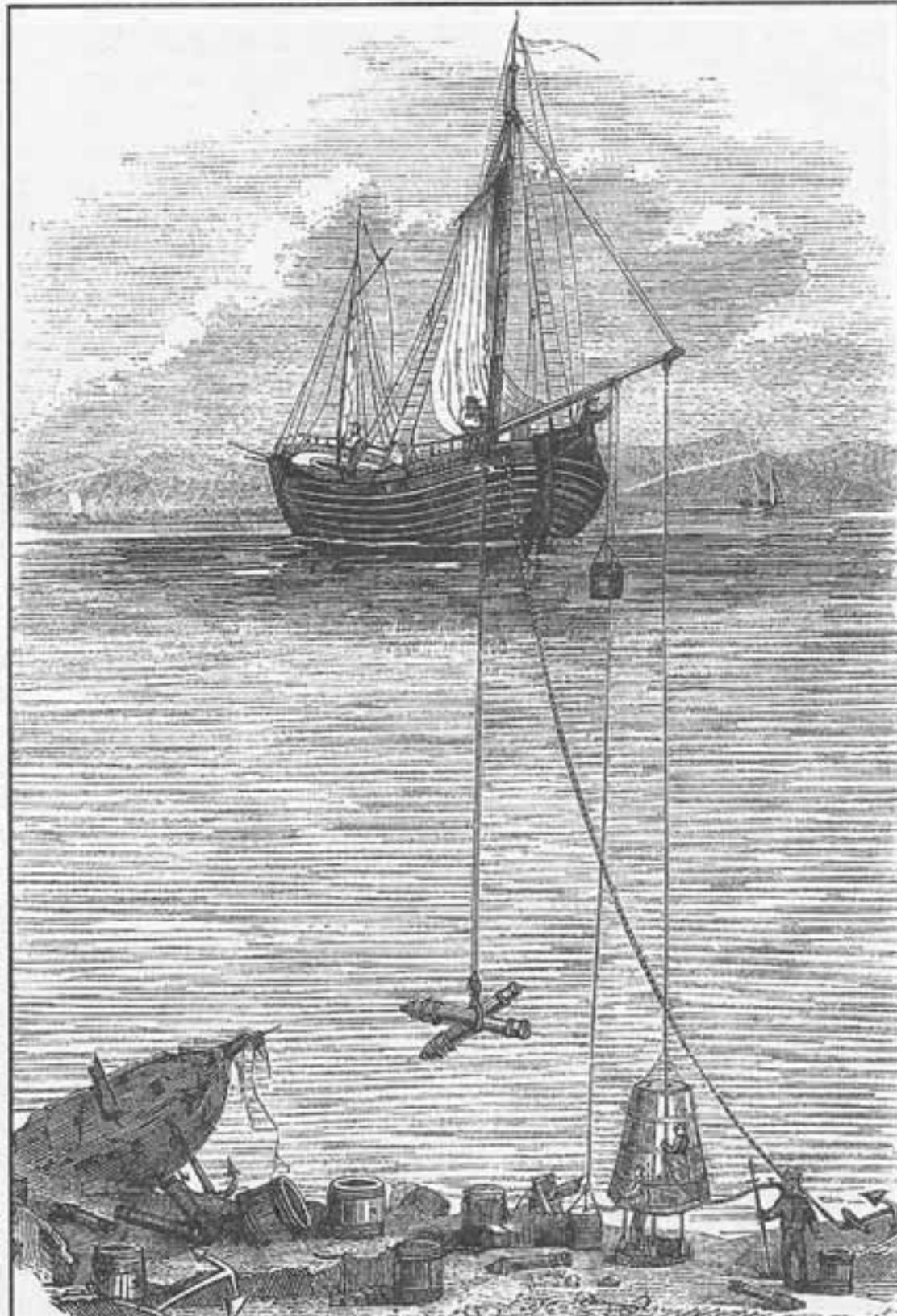
маном отряда. Второй из погибших 54-пушечный *Портсмут* представляет особый интерес. Он был построен в Голландии на Амстердамских верфях, но по русскому проекту и русским корабельным мастером — Осипом Соловьевым. Сведений о конструкции корабля не сохранилось, однако известно, что в конце 1713 г. русскому послу в Гаге Б.И. Куракину предписывалось построить в Англии и Голландии серию кораблей длиной 38-40 м, способных нести на нижнем деке 18-фн пушки. Инструкция также указывала: "Подрядите делать корабля три или четыре по данному чертежу и надо делать не в одном месте, для прилику на исподней нижней палубе только по 2 окна сделать, а на фордеке ни одного не надобно. Галерей тоже не делать и галюон не украшать, мачт и такелажу не делать". Все эти ухищрения возможно были связаны с тем, что российское правительство планировало провести корабли в Россию под видом торговых судов в составе голландского или английского торгового конвоя, помятуя о печальной судьбе корабля *Буллинброк*, захваченного в 1713 г. шведами во время перехода из Англии в Россию. Судя по датам, корабль был построен менее чем за 8 месяцев, т.к. был спущен на воду 11 ноября 1714 г., затем переведен в Англию, где в Грэвзенде на Темзе он был полностью оснащен и вместе с *Лондоном* летом 1715 г. приведен в Ревель с английской эскадрой адмирала Норриса. Но особенно важно, что *Портсмут* имеет мемориальное значение, т.к. с ним связаны две победы Балтийского флота: 13 августа 1717 г. в составе эскадры капитан-командора фон Гофта (Фангофта) он захватил шведскую 24-пушечную шняву *Поллукс*, а 6 июня 1719 г. в Эзельском сражении *Портсмут* под брейд-вымпелом капитана 2 ранга Наума Синявина был флагманом русского отряда, разбившего шведские корабли под командованием капитан-командора Врангеля. При этом были взяты в плен: 52-пушечный линейный корабль *Вахмейстер*, 34-пушечный фрегат *Карлскрон-Вапен* и 12-пушечная бригантина *Бернгардус*. Очевидно, что *Портсмут* — флагман первой победы российского корабельного флота — является особо ценным историческим памятником уже в государственном масштабе.

Обстоятельства гибели обоих кораблей в основном неизвестны, запутаны и весьма интересны. Обычно указывается, что они разбились в шторм на мели, однако изучение архивных материалов показало, что это не так. Здесь необходимо напомнить, что после заключения в начале 1719 г. между Англией, Австрией, Саксонией и Ганновером Венского договора, направленного против России, отношения с бывшей союзницей Англией начали стремительно ухудшаться. После Эзельского сражения в Балтийское море вошла английская эскадра, состоявшая из 20 кораблей. Когда в середине августа русские войска высадили десант на территорию Швеции, бывший союзник адмирал Норрис, по-прежнему командовавший англичанами, получил приказ соединиться со шведским флотом и "...предпринять все, что в Ваших силах, чтобы уничтожить русский флот". Уже 19 сентября сразу после заключения наступательного договора между Англией и Швецией их флоты соединились и Российский флот, оказавшись в исключительно трудном положении, ушел в Таллин. 5 октября Петр I отозвал в Кронштадт три корабля: *Лондон* (командир англича-

нин, капитан 2 ранга Роберт Литль), *Портсмут* (командир шотландец, капитан-поручик Адам Уркварт) и *Девоншир* (командир — англичанин, капитан 3 ранга Джон Ден). 8 октября корабли (командир отряда Роберт Литль) ушли из Таллина и 12 октября находились на подходе к о. Котлин. При слабом ветре и ясной видимости флагманский *Лондон* шел первым, сразу за ним — *Портсмут*, а *Девоншир* в двух милях позади них. При этом лишь капитан *Девоншира*, служивший в России с 1712 г., ранее проходил Кронштадтским фарватером, тогда как ни Литль, ни Уркварт, принятые на службу в июле 1718 г., ни разу в Кронштадте не были. Тем не менее они шли без лоцмана и в полдень выскочили на мель у южного берега примерно напротив нынешнего поселка Лебяжье. Подошедший *Девоншир* стал на якорь и направил шлюпки для оказания помощи. *Портсмут* получил опасный крен и для его устранения пришлось срубить мачты. Видимо при этом был убит капитан корабля Адам Уркварт, хотя все документы и письма не объясняют причин его гибели. *Лондон* так плотно засел в грунт, что шансов спасти его практически не было. 14 октября начался шторм с сильным северо-западным ветром, который еще больше продвинул *Лондон* на мель, а *Портсмут* перенесло через мель ближе к берегу, где он и затонул. *Лондон* же потерял все мачты и стоял на гребне мели залитый водой по нижнюю орудийную палубу. *Девоншир* сорвало с якорем и он чудом уцелел, но все его гребные суда погибли. Наконец из Кронштадта пришла помощь и первыми были эвакуированы шведские офицеры, взятые в плен в Эзельском сражении.

18 октября корабли посетил Петр I, который распорядился снять с них ценное имущество, а для выяснения причин крушения учредил следственную комиссию, которую возглавили А.Д. Меншиков и Сиверс. Расследование не выяснило причин катастрофы, но известно письмо капитана Зотова Петру I в котором он сообщал, что погибший Уркварт имел переписку с офицерами английского флота, а Джон Ден намеревается передать англичанам сведения о российском флоте. Если учесть, что Петр I отозвал из Таллина (наиболее вероятного объекта нападения соединенного англо-шведского флота) только те корабли, где офицерами были английские подданные, можно предположить, что он разделял недоверие своих офицеров. Напомним, что эти корабли прибыли в Россию из Англии, причем в эскадре теперешнего противника — адмирала Норриса... Во всяком случае дальнейшие события косвенно подтверждают предположение о вине английских капитанов. Ведь Джон Ден в 1720 году был уличен в сношениях с английской эскадрой, блокировавшей Таллин, арестован, разжалован и сослан в Казань. В ноябре 1721 г. в честь мира со Швецией он был прощен и выслан в Англию и со словесным Его Императорского Величества повелением: "не возвращаться более в Россию".

В октябре с *Лондона* были сняты все орудия, но с *Портсмута* удалось снять только легкие пушки с верхней палубы. Начались шторма, а затем корабли занесло битым льдом. Дальнейшую судьбу *Портсмута* проследить не удалось, но остов *Лондона* в январе-апреле 1721 г. капитан Эдуард Лейн использовал для устройства маяка на опасной мели, которая сначала среди моряков, а



потом и официально получила название Лондонской, по имени первого погибшего на ней корабля. По донесениям с фрегата *Стор-Феникс* осматривавшего маяки фарватера в мае 1730 г. корпус *Лондона* еще служил в качестве основания маяка.

Сегодня место крушения *Лондона* и *Портсмута* представляет перспективный район для организации международной подводной поисковой экспедиции, результаты которой могут представлять интерес не только для России, но и для Голландии и Англии. Особенно высоки шансы на находку *Портсмута*, корпус которого скорее всего занесен песком и в результате мог очень хорошо сохраниться аналогично знаменитой шведской реликвии — кораблю *Ваза*.

Упадок российского флота при преемниках Петра I общеизвестен, но наиболее наглядным тому подтверждением служат обстоятельства крушений. Новые корабли не строились, а петровский флот постепенно ветшал и когда в 1741 г. возникла угроза новой войны со Швецией флот практически не мог выйти в море. Примером может служить поход 16-пушечной шнявы *Фаворитка* под командой лейтенанта Петра Чаплина. Это судно, строившееся еще при жизни Петра I корабельным мастером Р. Рамзом и имевшее длину 21 м и ширину 5,5 м было спущено на воду 11 октября 1723 г. и к 1741 г. еще числилось в составе флота, фактически едва держалось на воде. Выйдя в море 24 мая шнява смогла дойти лишь до меридиана о. Сескар и на второй день плавания при тихой погоде уже имела столь сильную течь, что была вынуждена для спасения экипажа

выброситься на мель у острова Западный Березовой, где была брошена командой и затонула. Начавшаяся 22 августа война со Швецией не позволила снять имущество с корабля, что впрочем было невозможно и по техническим причинам. Флот в 1741 г. так и не сумел выйти в море до конца кампании, позволив шведам хозяйничать в заливе.

На следующий год лишь к середине июля удалось вывести в море 23 вымпела. Корабли провели два месяца, дрейфуя между Гогландом и Соммерсом. Попытка послать легкие корабли в крейсерство привели 11 августа к гибели на камнях в двух милях севернее Гогланда 32-пушечного фрегата *Гектор* (длина — 35,5 м, ширина — 6,5 м, глубина интрюма — 4,2 м), построенного в Архангельске в 1735-1736 гг. Строитель *Гектора* англичанин Ричард Козенц был принят в русскую службу еще в 1700 г. и построил в России 15 кораблей. Флот не смог оказать помощи *Гектору* и он вскоре был разбит на камнях сентябрьскими штормами.

Спустя 18 лет недалеко от этого места потерпел крушение *syster-chips Гектора* фрегат *Архангел Михаил*, построенный в 1747-1748 гг. на той же верфи в Архангельске другим английским корабельным мастером — Сутерландом. Следуя к берегам Пруссии в ночь с 17 на 18 июля 1760 г. под командованием капитана И. Синявина *Архангел Михаил* сел на камни, да так прочно, что возможности к его спасению не оказалось. Спасательным командам удалось снять с фрегата пушки и судовое имущество, а также начать разборку надстроек. Однако через 55 дней после крушения в ночь на 12 сентября корпус фрегата штормом сорвало с камней и унесло в море. Практика поисков показывает, что поврежденный таким образом корпус обычно тонет в радиусе не более 1,0 км, поэтому вероятность его обнаружения очень высока. Сочетание лежащих рядом двух однотипных фрегатов открывает широкие возможности для реконструкции, этого можно сказать серийного корабля — ведь за 44 года с 1724 по 1768 г. в Архангельске было построено 18 фрегатов этого проекта, причем последние из них *Надежда* и *Африка* участвовали в Хиосском и Чесменском сражениях.

При Екатерине II мощь Балтийского флота была восстановлена, что позволило успешно отразить последнюю отчаянную попытку Швеции в ходе войны 1788—1790 гг. восстановить шведский контроль над Балтикой. Памятником этой борьбы на дне российского сектора Финского залива являются останки двух боевых кораблей с честью погибших под Андреевским флагом.

В 1789 г., возвращаясь в Кронштадт после Эландского сражения в отряде вице-адмирала Козленинова, 66-пушечный линейный корабль *Вышеслав* (длина — 48 м, ширина — 13,5 м, глубина интрюма — 5,7 м) ночью 1 ноября, став на якорь вблизи о. Родшер, при перемене ветра развернулся и, ударившись о камень, потерял руль. Утром начался шторм с юго-восточным ветром и, оказавшись в опасности, отряд ушел. Моряки *Вышеслава*, потеряв два гребных судна, поставили временный руль, но при сильном ветре корабль несло на север к вражеским берегам. Потеряв три якоря, моряки все же сумели задержаться в точке между северной оконечностью о. Гогланда и банкой Меририутта. При этом, были спасены пять датских моряков с погибшего во-

время ночных шторма торгового судна. На следующий день волнением сорвало и временный руль, который оказался под бортом корабля пробил деревянную обшивку. В трюм стала поступать вода, корабль кренило и пришло срубить мачты. Ночью 6 ноября на двухместном ялике на Гогланд отправили лейтенанта Василия Багманова, который привел галеот *Катерина Мария*, шедший из Ростока. Шкипер Петер Маркварт сумел принять на свое маленькое судно 350 человек и двинул в Кронштадт за помощью. Вскоре к *Вышеславу* подошла датская яхта *Анна Катарина* из Фленсбурга, шкипер которой Кристиан Петерсен, выбросив за борт свой груз — 400 бочек яблок, принял на судно еще 150 человек. На *Вышеславе* оставались только офицеры и наиболее опытные матросы. 7 ноября перетерся канат последнего якоря и неуправляемый корабль вынесло к шведскому берегу. Все офицеры на совете высказались за взрыв судна и в 3 часа дня командир, капитан 1 ранга Федор Тизигер, лейтенант Сорокин и шкипер Петерсен, подожгли его. Все перешли на яхту и через 4 часа дрейфующий корабль взорвался. Погибших не было, но все судовое и личное имущество экипажа ушло на дно вместе с кораблем.

Предполагаемое место гибели *Вышеслава* находится в нескольких милях к западу от о. Гогланд. Корпус должен лежать на глубине около 30 м и благодаря своим размерам может быть легко обнаружен поисковой аппаратурой. Корабль был построен в 1778—1782 годах в Архангельске корабельным мастером М.Д. Портновым и за свою короткую службу успел принять участие в Гогландском (52 убитых, 82 раненых) и Эландском (1 убитый и 11 раненых) сражениях. Надо добавить, что хотя во всех справочниках он указан как 66-пушечный, в шканечном журнале компании 1789 г. *Вышеслав* записан как вооруженный 74-пушками, что делает его еще более ценным памятником русского кораблестроения и воинской славы. Хотя корпус корабля должен был пострадать от огня, следует помнить, что его останки это единственный сохранившийся полный комплекс судового и личного имущества русского линейного корабля конца XVIII века.

Если *Вышеслав* является памятником, отражающим один из этапов развития конструкции линейных кораблей, то погибшая год спустя артиллерийская шхуна *Слон* — образец экспериментальных боевых судов, строившихся малыми сериями и не получивших широкого распространения. Но тем больший интерес представляют ее останки для изучения истории отечественного кораблестроения. Надо сказать, что данный корабль вообще не упомянут в фундаментальном справочнике Ф.Ф. Веселаго. Тем не менее, судя по книгам учета кораблей Балтийского флота, серия из 10 артиллерийских судов была построена весной-летом 1879 г. на Лодейнопольской (6 единиц и в том числе *Слон*) и Санкт-Петербургской городской (4 единицы) верфях. Строились они "на манер" двухмачтовых полушебек, имевших длину 23 м, ширину 5,7 м и глубину интрюма всего 2,4 м. Экипаж *Слона* составлял 123 человека, включая 39 — флотской команды, 3 морской артиллерии, 10 — главной артиллерии и 71 — егерских батальонов. В число матросов *Слона* входили 7 "мореходцев" и 11 "водоходцев" из числа вольнонаемных жителей невских поселков Рыбацкое, Отрадное и Ижора, жители которых в 1789 г. до-

бровольно выделили для пополнения галерного флота каждого пятого мужчину. Вооружение полушибек включало восемь 8-фн пушек и восемь 6-фн. Спущеные на воду вероятно в мае 1789 г., они в июне были оснащены артиллерией и укомплектованы командой и 1 августа вышли в первый боевой поход. 26 августа новые корабли приняли участие в 1-м Роченсальмском сражении, где их отряд под командованием лейтенанта Епанчина входил в состав эскадры принца Нассау-Зигена, атаковавшей шведов с тыла через Королевские ворота. В этом сражении выявились серьезные недостатки конструкции новых судов и, когда 2 октября отряд пришел в Кронштадт имея на борту 160 пленных шведов, командир Кронштадтского порта контр-адмирал Пущин принял следующее решение: "Сейчас на них 8-и 6-фн пушек по 16, но по узости судна могут действовать только одним бортом и с обоих одновременно не могут. Считаю нужным поставить на носу две 18-фн пушки на платформе, да с бортов по три 8-фн друг против друга, а на корме сделать порты (чтоб можно было перемещать бортовые пушки), а сделанный рангоут от бортов разобрать и бимсы сделать крутые. Насредине на 4 фута наслать палубу для лучшего правления рулем, на разобраных местах от борта сделать решетчатые люки, гакаборт снять... В этом случае судно будет лучше теперешних каек". Таким образом артиллерийские полушибеки преобразовывались в аналог шведских пойем, о которых рассказывалось в предыдущем номере альманаха "Цитадель"¹.

Предложенные изменения были приняты, после чего корабельный мастер капитан-подпоручик Игнатьев изготавливал новые чертежи, по которым полушибеки были переделаны, вероятно, в Кронштадте. После переделки их стали именовать шхунами. Летом 1790 г. отряд шхун вошел в дивизию капитана 1 ранга Денисона и в ночь с 5 на 6 июля принял участие в атаке шведского Армейского флота в проливе Бьорке-зунд. Буквально в первые же минуты ночного боя шведский снаряд зажег стоявшую в боевой линии на якоре шхуну Слон и через 10 минут на ней произошел взрыв. Погиб почти весь экипаж, включая командаира лейтенанта Петра Карапуза. Корпус оказался настолько прочным, что продержался на воде еще не меньше пяти часов, т.к. уходившие



на рассвете из пролива русские корабли видели плававший остаток шхуны. Вероятно он затонул уже днем 6 июля прямо на месте взрыва. Таким образом на глубине около 22 м находится корпус шхуны Слон вблизи разнесенных взрывом обломков и все эти останки должны представлять хорошо сохранившийся единый комплекс позволяющий реконструировать погибший корабль. Это особенно важно, так как остальные шхуны (кроме шхуны Волк) погибли через 7 дней во 2-м Роченсальмском сражении и их останки лежат на дне бухты г. Котка, где с 1948 года финскими специалистами ведутся исследования погибших в сражениях русских кораблей. Поднятые элементы их конструкций составили основу коллекции созданного в городе морского музея. Осенью 1989 г. специалистами АО "Морские технологии" был обнаружен в проливе Бьорке-зунд корпус деревянного корабля длиной 22 м, предположительно идентифицированный как останки шхуны "Слон". Учитывая его хорошую сохранность возможен совместный русско-финский проект, связанный с параллельным изучением однотипных шхун, лежащих в русских и финских водах.

По мере расширения господства России на Балтике (в 1809 г. к империи было присоединено Финляндское княжество) зоны боевых действий отодвигались от Петербурга и почти все военные корабли погибшие в XIX в. в российском секторе Финского залива — результат крушений вследствие плохого знания гидрографии этого сложного

района, изобилующего большим количеством небольших подводных скал и имеющего сложную систему течений.

Среди кораблей, погибших в первой четверти XIX века исключительный интерес представляет 20-пушечный шлюп *Свирь*. Шлюпом (от голл. Sloep) в XIX в. называлось любое трехмачтовое военное судно с прямоугольными парусами, имевшее промежуточные расширения между корветом и бригом. В России шлюпы строились лишь с 1805 по 1824 гг., преимущественно по двум типовым проектам на Лодейнопольской и Охтинской верфях. Всего было построено около 20 единиц, но именно с этим редким типом военного корабля связаны все первые кругосветные плавания русских моряков и их географические открытия в начале XIX века. Особенно знамениты шлюпы *Восток* и *Мирный*, на которых экспедиция Ф.Ф. Беллинсгаузена в январе 1820 г. открыла Антарктиду. Однако мало кто знает, что первоначальное имя шлюпа *Мирный* было *Ладога*. За три месяца до начала экспедиции Александр I "высочайше соизволил приуготовленным в дальний вояж транспортам *Ладоге* и *Свирь* именоваться шлюпами первому *Мирным*, последнему *Благонамеренным*. *Мирный* был назначен для экспедиции к южному полюсу, а *Благонамеренный* — для поисков, как бы мы теперь сказали, "Северного морского пути". Вышедшие 4 июля 1819 г. из Кронштадта корабли с честью выполнили свои задачи, в том числе и благодаря своим хорошим мореходным качествам. Вернувшись из плавания, М.П. Лазарев писал о *Мирном* и *Благонамеренном*: "Сии два оказались впоследствии самыми удобными из всех прочих как по крепости своей, так и вместительности и покрою". Этот удачный проект, сделанный И.С. Разумовым по типу судов голландской Вест-Индской компании был реализован и в следующих кораблях, причем спущенные в июне 1820 г. два новых шлюпа получили те же имена *Ладога* и *Свирь*. Новая *Свирь* была построена на той же Лодейнопольской верфи, тем же строителем — помощником корабельного мастера П.В. Курепановым и имела также размерения (длина — 37,7 м, ширина — 9,55 м, осадка — 4,1 м, водоизмещение — 884 т), т.е. являлась точной "авторской" копией *Мирного* и *Благонамеренного*. В 1821 г. оба шлюпа были назначены в кругосветное плавание в Америку для нужд "Русско-американской компании", но в последний момент *Свирь* заменили фрегатом *Крейсер* и остались на Балтике в качестве гидрографического судна.

В кампанию 1824 г. шлюп *Свирь* был назначен для промера вдоль южного побережья Финского залива и, возвращаясь из трехмесячной экспедиции, в ночь на 20 октября в штормовых условиях наскочил на рифы западнее о. Нерва. Хотя корабль остался на плаву и сначала не имел серьезных повреждений, из-за шторма не удалось завести якорь и укрепить его на месте. Более того, три гребных судна из четырех были разбиты и утонули. Через несколько часов поменявший направление ветер начал бить корпус о камни и к 8 часам утра стали всплывать обломки корабельного днища. Для спасения экипажа командир шлюпа капитан-лейтенант И.П. Епанчин 2-й приказал срубить мачты, по которым все 115 человек перебрались на остров. Два дня люди находились на голой скале и были спасены присланым из Кронштадта бригом *Олимп*. Корпус

шлюпа с удерживающимися на остатках такела-жа мачтами был унесен в море, где затонул. И сейчас Петербург имеет уникальную возможность получить в свое распоряжение практически неразрушенный корпус военно-гидрографического шлюпа, который не только является редким образцом российского кораблестроения начала XIX века, но и имеет мемориальное значение, как копия первооткрывателя Антарктиды шлюпа *Мирный*. Учитывая такую ценность этого корабля, специалистами АО "Морские технологии" в 1990 г. и дважды в 1995 г. были проведены три поисковые экспедиции для съемки дна у о. Нерва. На обследованном участке дна площадью 18 кв. км. были найдены корпуса семи кораблей, одного маломерного судна, предположительно два самолета и 11 еще неидентифицированных объектов. Один из корпусов имеет длину 39 м и ширину 10 м и принадлежит деревянному судну. Поскольку корпус лежит в точке близкой к вероятному месту гибели шлюпа *Свирь*, а размеры соответствуют данным строительного формуляра можно с уверенностью говорить о его обнаружении, хотя окончательный вывод может быть сделан только после специальной экспедиции по идентификации корабля.

Еще одним перспективным объектом являются останки парусного военного транспорта *Америка* (длина — 39 м, ширина — 9,5 м, глубина интерьера — 4,2 м, водоизмещение — 700 т) погибшего осенью 1856 г. Судно интересно тем, что это один из нескольких кораблей Российского Императорского флота, построенных в Североамериканских Соединенных Штатах, и является редким для нас образцом искусства американских корабелов. Впрочем, дата и точное место его постройки неизвестны. В соответствии со своим формуляром первоначально называвшееся *United States* судно было приобретено в Кронштадте в 1830 г., построено из американского дуба, имело подводное медное скрепление, надводное — железное и плоскую корму. Уже в России, в Кронштадте корпус был обшит медью в 1848 г. В качестве военного судна *Америка* была вооружена десятью 12-фн карронадами, установленными на шканцах и баке и двумя 3-фн фальконетами — на юте. Благодаря прекрасному качеству изготовления, *Америка* прослужила в Российском флоте 26 лет, сделав два кругосветных путешествия. Причем во втором (1834—1836 гг.) под командованием капитан-лейтенанта И.И. фон Шанца в Тихом океане была открыта группа из 13 островов, входившая в архипелаг Маршалла (ныне острова Вану). В свой последний рейс транспорт под командованием капитана-лейтенанта П. Тироля 21 октября 1856 г. направился в Таллин с грузом бревен, дубовых шпангоутов, железа, красок и прочего. Попав в шторм с дождем и градом, корабль получил сильную течь. Чтобы укрыться от шторма, командр решил обогнуть о. Гогланд с северо-запада, но при подходе к острову мощный порыв ветра порвал паруса. Началась сильная качка, по-видимому из-за того, что сорвало груз в трюме. В результате в море унесло одну шлюпку и сорвало одно из орудий. В этот момент командр сквозь пелену дождя всего в одной миле увидел Гогландский маяк. В час ночи 27 октября неуправляемое судно несколько раз ударились о камни и затонуло у берега. Из 8 офицеров и 122 нижних чинов погибли 4 офицера и 34 матроса. Разбитый корпус 23 ноября унесло на

глубину и теперь его останки лежат недалеко от северной оконечности о. Гогланд. По странному совпадению всего в одной миле от этого места за 19 лет до своей гибели транспорт *Америка* протаранил и утопил датскую двухмачтовую шхуну *Луиза*. Хотя в этом столкновении был виноват датский шкипер, шедший без огней, и русские моряки спасли весь экипаж шхуны, нелепая гибель *Америки* совсем рядом с останками *Луизы* наводит на мистические размышления.

По не менее странной случайности летом следующего 1857 г. для Балтийского флота роковым оказался район острова Большой Тютерс, где произошло два крушения. Результатом первого оказалось гибель небольшого колесного военного парохода *Тосна* (длина — 42 м, ширина — 6,5 м, глубина интюма — 3,6 м), построенного на Охтинской верфи в 1853—1854 годах корабельным инженером штабс-капитаном Митрофановым из сосны с железным скреплением. В компанию 1855 г. пароход активно участвовал в боевых действиях в районе Выборга неоднократно имел столкновения с английскими кораблями. Так, 29 мая, двигаясь без пушек и имея на буксире три баржи с гранитом, он подвергся атаке английского парохода *Magieienne*, но сумел уйти. Через два дня *Тосна* буксировала до о. Курсала транспорт *Волга*, который позднее в шхерах сел на мель и был сожжен при приближении английских канонерских лодок. Наконец, получив пушки, *Тосна* 13 июля вместе с пароходом *Выборг* в проливе Транзунд успешно отразила атаку английского десанта.

6 августа 1857 г. пароход *Тосна* послали в Нарву для перевозки роты солдат Калужского полка. В 11 часов вечера в 1 миle к юго-востоку от о. Большой Тютерс на 8-ми узловом ходу он наткнулся на каменный риф не обозначенный на карте. Хотя днище парохода было обшито медью, острые камни так пробили обшивку, что корпус всего за 2 минуты был заполнен водой. Всю ночь с парохода палили из двух имевшихся пушек, призывая на помощь, а утром на лодках местных рыбаков экипаж начал перебираться на остров. Присланные через несколько дней из Кронштадта пароходы, притащили "Якорную машину" для снятия судов с мели, но не смогли ничего сделать. Многочисленные пробоины в корпусе на месте заделать было невозможно, а в случае снятия с мели пароход мгновенно бы затонул. 14 августа из Кронштадта прибыл директор "Общества по поднятию со дна морей затонувших вещей и судов" купец Михаил Бритнев. Он осмотрел пароход и также отказался от работ. Экипаж снял с парохода все легкое судовое имущество и личные вещи и 25 августа его оставили на рифе, закрепленным на двух якорях за кильсоны под паровой машиной. Была надежда, что удастся удержать его на рифе во время осенних штормов и весной специальным оборудованием снять котел и паровую машину. Однако документов о работах на пароходе в 1858 г. обнаружить не удалось, из чего можно заключить, что корпус со всеми механизмами был сорван с рифа и в настоящее время его останки лежат у подножия банки на глубине 10—15 метров. Причем скорее всего, это произошло уже 23—24 сентября во время сильнейшей бури, погубившей в Финском и Рижском заливах 29 торговых судов и в том числе 84-пушечный линейный корабль *Лефорт*. Гибель последнего произошла менее чем в 5 милях на север от

места крушения парохода *Тосна* и по числу жертв является самой крупной катастрофой в истории Российского Императорского флота, а до гибели в 1995 г. парома *Эстония* — в течении 138 лет оставалась вообще самой значительной трагедией на Балтике!

Обстоятельства гибели корабля известны по материалам следственного дела и многочисленным статьям того времени, и в общем виде выглядят следующим образом. Ранним утром 23 сентября *Лефорт* в составе эскадры из трех линейных кораблей под командованием контр-адмирала Нордмана следовал из Таллина в Кронштадт на зимовку. Ночью, обогнув о. Гогланд с севера, эскадра при переменном усиливающемся ветре со снегом лавировала небольшими галсами, спускаясь к югу. К рассвету, около 5 часов утра, корабли находились севернее о. Большой Тютерс ишли правым галсом, имея дистанцию друг от друга 0,5-2 мили, причем *Лефорт* шел вторым в ордере. Около 7 часов утра корабли начали поворот фордевинд на левый галс и в момент поворота внезапным шквалом *Лефорт*, еще шедший бейдевинд правым галсом и имевший зарифленные марсели, фок-стаксель и штормовую бизань, накренило на левый борт. Некоторое время он находился в положении на борту, причем его правый борт был усеян людьми, а затем примерно в 7 часов 23 минуты корабль окончательно погрузился в воду ноками реев вертикально и с небольшим дифферентом на нос. Некоторые свидетели практически мгновенной катастрофы видели около корабля гребное судно с гребцами и офицером, но и оно не было обнаружено. Усиливавшийся ветер заставил два остальных корабля *Владимир* и *Императрица Мария* стоять на якорь и переждать шторм в течение 53 часов, после чего подошедшие пароходы на буксире отвели их в Кронштадт, причем во время шторма *Владимир* потерял один якорь.

Причина гибели *Лефорта* так и осталась загадкой, так как расчеты убедительно показывают, что при имевшихся на нем парусах, он не мог быть опрокинут ветром, хотя первоначально эта версия входила в число трех основных:

1. Корабль шел порожним, остойчивость была ниже обычной и из-за сильного крена он опрокинулся.

2. Сильный крен корабля привел к обрыву орудий, которые сместились на один борт, пробив его, из-за чего резко увеличилось поступление воды.

3. В 1856 г. корабль дважды использовался как транспорт для перевозки тяжелых грузов на орудийных палубах, причем масса груза в 2,0-2,5 раза превышала нагрузку от орудий. В результате корабельные связи расслабились и при штурме разошлись.

Следственной комиссией в качестве наиболее вероятной причины гибели была признана третья, но скорее всего имела место их комбинация. Без сомнения грузовые перевозки бревен и камня на гон-деке в кампанию 1856 г. существенно подействовали на связи корабля, а сильный ветер, ход 10 узлов, волнение и качка во время ночных переходов "расшевелили" ослабленные пазы обшивки и замки набора, состоявшего из соснового леса. Большой крен увеличил напряжение в корпусе и привел к усилинию давления закрепленной "по походному" артиллерии на пушечные порты, где образовались щели. При резком наклоне на ле-

вый борт вода хлынула в порты, полуторы, шпигаты и образовавшиеся щели обшивки и набора. Вероятно открылись клюзы и отделились носовые шпунтовые доски. Корабль почти мгновенно наполнился водой и ушел на дно унося с собой жизни всего экипажа и пассажиров. В различных статьях число погибших оценивалось в 825 и 842 человека, но материалы следственного дела показывают, что точное число погибших составило 843 человека, включая 14 офицеров, 61 унтер-офицера, 683 рядовых, 66 женщин и 19 детей. В 1857 г. мгновенная гибель такого количества людей потрясла Петербург и породила много мистических версий трагедии. Сегодня по прошествии 140 лет мы можем рассматривать лежащие на дне останки *Лефорта*, как уникальный по любым мировым меркам комплекс материальной культуры России XIX в., представляющий особый интерес благодаря своей сохранности...

В соответствии со строительным и походным формулярами линейный корабль *Лефорт* (Длина — 59 м, ширина — 15,5 м, глубина интрюма 4,8 м, водоизмещение около 3500 т) был построен в Санкт-Петербурге на верфях Нового Адмиралтейства из лиственницы в 1833—1835 гг. В 1852 он был перестроен на Кронштадтской верфи сосной с частью дуба и лиственницы и обшит медью. Подводная часть корабля имела медное, а надводная — железное скрепление. В августе 1856 г. на корабле проводились работы по установке экспериментального медно-железного руля по проекту вице-адмирала И. И. фон Шанца, изготовленного на заводе Якобсона в Турку. Однако неизвестно был ли новый руль на корабле во время последнего рейса, в котором он имел на вооружении шесть 80-фн и 78 36-фн орудий. Боеукомплект первых составлял по 10 ядер на орудие, вторых — по 60.

Учитывая особую ценность корабля, в 1990 г. специалисты АО "Морские технологии" провели экспедицию по поиску его останков. В результа-

те, на дне были обнаружены останки трех корпусов: первый длиной 56 м, второй 35 м и третий — 18 м. К сожалению низкая разрешающая способность использовавшегося гидролокатора бокового обзора (ГБО) с рабочей частотой всего 58 кГц не позволила получить изображение, обеспечивающее четкую идентификацию объектов. Выполненная в 1993 г. повторная экспедиция подтвердила наличие большого корпуса, но применивший ГБО с рабочей частотой 100 кГц вновь не дал однозначного ответа на вопрос о типе найденного корабля. Большая глубина (40 м) не позволила провести водолазный осмотр, а попытки осуществить дистанционное обследование с помощью управляемого по кабелю необитаемого подводного аппарата оказались безуспешными из-за сильного придонного течения в этом районе. Вместе с тем, шансы на то, что найденный корпус принадлежит именно *Лефорту* весьма высоки, т.к. других случаев гибели в этом районе таких больших кораблей не известно. Исследование такого ценного объекта могло бы стать предметом крупного международного проекта, т.к. лежащий на дне комплекс просто уникален по своей сохранности, а кроме того является единственным в мире образцом последней, высшей стадии развития парусных линейных кораблей.

Ведь эпоха парусов заканчивалась и уцелевшие в шторм спутники *Лефорта* не намного пережили его. Если в 1857 г. в состав Балтийского флота входило 18 линейных кораблей, то в 1860 г. их было только 12, а в 1863 г. — не осталось ни одного.

На смену им шел паровой флот, первые и самые интересные образцы которого, представлены в лежащей на дне российского сектора Финского залива коллекции двухмачтовым 9-пушечным колесным пароходо-фрегатом *Гремящий* (длина — 57 м, ширина — 10,8 м, осадка около 4 м, водоизмещение — 1500 т). Он был построен в 1849—1851 гг. в Санкт-Петербурге на Охтинской верфи



полковником Корпуса корабельных инженеров И.А. Амосовым, широко известным как создатель в 1846 г. первого русского винтового фрегата *Архимед*. Корабль был оснащен паровой машиной мощностью 400 л.с. и мог развивать скорость до 11 уз. Артиллерийское вооружение включало четыре 26-фн пушки, две — 36-фн и 3 бомбических орудия. При строительстве стоимость корпуса составила 177144 руб., машины 93600 руб.

Гремящий погиб вследствие плохой изученности гидрологического режима вод Финского залива. 29 сентября 1862 г. пароходо-фрегат шел на помощь ставшему на мель за о. Гогланд американскому купеческому судну, имевшему на борту груз тикового дерева для морского ведомства. Двигаясь ночью и не имея в течении более 2,5 часов возможности определить свое место, командир *Гремящего* капитан 1 ранга Аболешев не заметил как сильным течением и ветром корабль снесло на 3 мили к северу от счислимого места.

В результате в 4 часа 30 минут утра фрегат на 8-ми узловом ходу вылетел на плоскую, имевшую небольшой уклон, скалу вблизи острова Малый Соммерс, причем корпус по инерции почти на половину длины (до колесных кожухов) оказался на скале. Плоская поверхность скалы не вызвала серьезных повреждений и прибыль воды была весьма незначительна. Вместе с тем пароходо-фрегат настолько прочно сел на камни, что предпринимавшиеся в течение 5 суток попытки стянуть его силами трех присланных на помощь пароходов оказались безуспешными. Поступавшая в корпус вода стекала в корму создавая угрозу затопления парохода. Поэтому были предприняты меры по снятию всего ценного судового и личного имущества на легкие гребные суда. В конечном итоге 6 октября при тихой погоде затопленная крма полностью погрузилась в воду и на седьмые сутки корпус соскользнул со скалы на глубину около 25 м. За прошедшие 135 лет корпус без сомнения подвергся частичному разрушению, тем не менее благодаря большой глубине он должен достаточно хорошо сохраниться и может служить источником получения редчайших экспонатов.

Колесные пароходо-фрегаты сменились парусно-винтовыми кораблями, из числа которых на дне российского сектора Финского залива остался для потомков 57-пушечный парусно-винтовой фрегат *Олег* (длина — 77,2 м, ширина 14,2 м, осадка 6,9 м, водоизмещение 4408 т), построенный в 1858–1860 гг. из лиственницы, сосны и дуба на Кронштадтской верфи старшим строителем Кронштадтского порта корпуса корабельных инженеров подполковником А.Х. Шаунбургом. Экипаж насчитывал 728 человек. Паровая машина мощностью в 800 л.с. была изготовлена в Англии на заводе "Модзлей и Филд". На фрегате был установлен усовершенствованный винт диаметром 5,4 м со сменными лопастями, что позволяло, имея запасные лопасти, менять шаг винта. Стоимость машины, включая запасные лопасти, составила 48125 фунтов стерлингов. Фрегат имел медную обшивку и отличался тщательностью постройки и особопрочным скреплением. Общая стоимость корпуса составила 535678 руб., механизмов — 349358 руб.

16 августа 1869 г. фрегат *Олег* в составе отряда броненосных кораблей маневрировал восточнее о. Гогланд. В восьмом часу вечера при тихой и ясной погоде, когда отряд шел строем фронта

флагман дал сигнал: "Переменить фланги, поворачиваясь вправо". Во время выполнения этого маневра фрегат, поворачивая в кильватер своего ближайшего мателота броненосной батареи *Первенец* был протаранен вышедшей из строя броненосной батареей *Кремль*. Батарея ударили носовым тараном в подводную часть фрегата с правой стороны в районе между машинным отделением и угольными ящиками немного впереди грот-мачты. Хлынувшая вода мгновенно загасила топки и, хотя взрыв котлов удалось предотвратить, фрегат лег на правый борт и через 15 минут затонул. Несмотря на то, что экипаж был в основном укомплектован новобранцами, благодаря распорядительности командира капитана 1 ранга Г.Г. Майделя и офицеров, а также высокой дисциплине команды, удалось быстро покинуть гибнущее судно. Погибло лишь 16 человек, включая часовых не покинувших посты на нижних палубах, в том числе у крюйт-камеры. Были даже спасены все судовые документы, казенный сундук и сундуки с матросскими деньгами. Однако все корабельное и личное имущество офицеров и команды осталось на корабле. Убыток казне был определен в 462900 рублей 48 3/4 копейки. Фрегат утонул вблизи фарватера, причем корпус стал на дно на ровный киль. Над водой остались клотики фор-грот-брамстеньги. Так как стоящие мачты представляли угрозу для безопасности мореплавания они были подорваны минами 25 сентября на глубине 11,5 и 12 м. Бизань вероятно упала во время крушения, т.к. ее не нашли ни водолазы, ни с помощью трала. Большая глубина в точке гибели (около 50 м) и незначительные повреждения корабля в момент катастрофы, позволяют с уверенностью утверждать, что фрегат *Олег* как и *Лефорт* представляет собой особооцененный объект материальной культуры.

По мере совершенствования конструкции кораблей, повышения их живучести, улучшения изученности и навигационного обеспечения Р.З. количество крушений крупных кораблей в рассматриваемой акватории постепенно снижается и в последней четверти XIX века здесь в основном зафиксированы катастрофы мелких судов — миноносок, паровых катеров, яхт и т.д. Тем не менее конец столетия ознаменовался гибелю крупнейшего из имеющихся в нашей базе данных боевых кораблей — эскадренного броненосца *Гангут* (длина — 85 м, ширина — 19 м, углубление — 6,4 м, водоизмещение — 6592 т), построенного в 1888–1892 гг. на верфях Нового Адмиралтейства и представлявшего собой своеобразную выставку достижения петербургской промышленности. Сталь для него поставляли Ижорский и Александровский заводы, котлы и главные машины — Балтийский, орудие — Обуховский, башенную установку, минные аппараты, форштевень, ахшерштевень водоотливную систему — Путиловский, станки 229-мм и 152-мм орудий — Металлический. Но проведенные в 1894 г. испытания машин и артиллерии, включавшей одно 305-мм, четыре 229-мм, четыре 152-мм, шесть 47-мм и восемнадцать 37-мм орудий показали, что "... в настоящий степени готовности его небезопасно посыпать в дальнее плавание". Главным недостатком броненосца была перегрузка, составлявшая по корпусу и механизмам 600 т, что давало повышене проектной осадки не позволявшее даже принимать полный запас угля и предметов снабжения. Тем не менее в 1895 и 1896 гг. бронено-



Эскадренный броненосец Гангут (вверху)
и его гидроакустическое изображение на дне Финского залива

сец выходил в море в составе Практической эскадры, причем осенью 1896 г. в Бьорке-зунде *Гангут* получил пробоину от удара о подводный камень и едва не погиб. 25 июня 1897 г. *Гангут* проводил в Выборгском заливе артиллерийские стрельбы в районе банки Выборгская, где промер не делался с 1834 г. Уходя из района стрельб корабль напоролся на необозначенную подводную скалу, пропоров днище от 33 до 50 шпангоутов. Через 15 мин. оказались залитыми топки котлов. В результате броненосец потерял ход, остался без света и водоотливных средств. Через 2,5 часа осадка возросла на 2 м. Еще через два часа стало ясно, что спасти броненосец невозможно и был отдан приказ покинуть его. За 1 час 20 мин все 582 человека, бывшие на борту были сняты и в 21 час 40 мин броненосец стремительно повалился на левый борт и мгновенно скрылся под водой, со всем корабельным имуществом и личным багажом экипажа. В 1898 г. шведская водолазная фирма "Нептун" по контракту с морским Министерством пыталась поднять *Гангут*, но выполни-

ла только первый этап работ. Затопив в 300 м от броненосца груженный балластом пароход *Ипатия*, шведы использовали его как якорь для системы pontонов и полиспастов, с помощью которых они развернули лежавший на боку броненосец палубой вверх. Однако стоимость работ превысила смету и после отказа русского Морского министерства увеличить стоимость контракта, шведы прекратили работы. В 1901—1903 гг. броненосец использовался в качестве учебного объекта для практических спусков Кронштадтской водолазной школы, потом о нем забыли, и лишь последние 15 лет он является традиционным местом погружений любителей-аквалангистов.

Из этого краткого изложения видно, что ценность лежащих на дне объектов очень высока, а благодаря их хорошей сохранности вследствие низкой температуры, слабой солености вод Финского залива и отсутствию в них разрушающих материалы микроорганизмов, все они представляют собой уникальные памятники российской и мировой материальной культуры. Изучение этой

проблемы показывает, что в мире практически нет затонувших объектов, сочетающих высокую ценность с хорошей сохранностью и относительно легкой доступностью. Очевидно, что сегодня в нашем регионе только Санкт-Петербург является единственным реальным претендентом на освоение этих и других объектов. Располагая флотом, квалифицированными кадрами, мощным ВПК морской ориентации и психологически всегда ориентированный в сторону моря, город может быстро развернуть работы, высокая рентабельность и сенсационность которых обеспечат привлечение в город инвестиций и, следовательно, создадут новые рабочие места и загрузят проста-

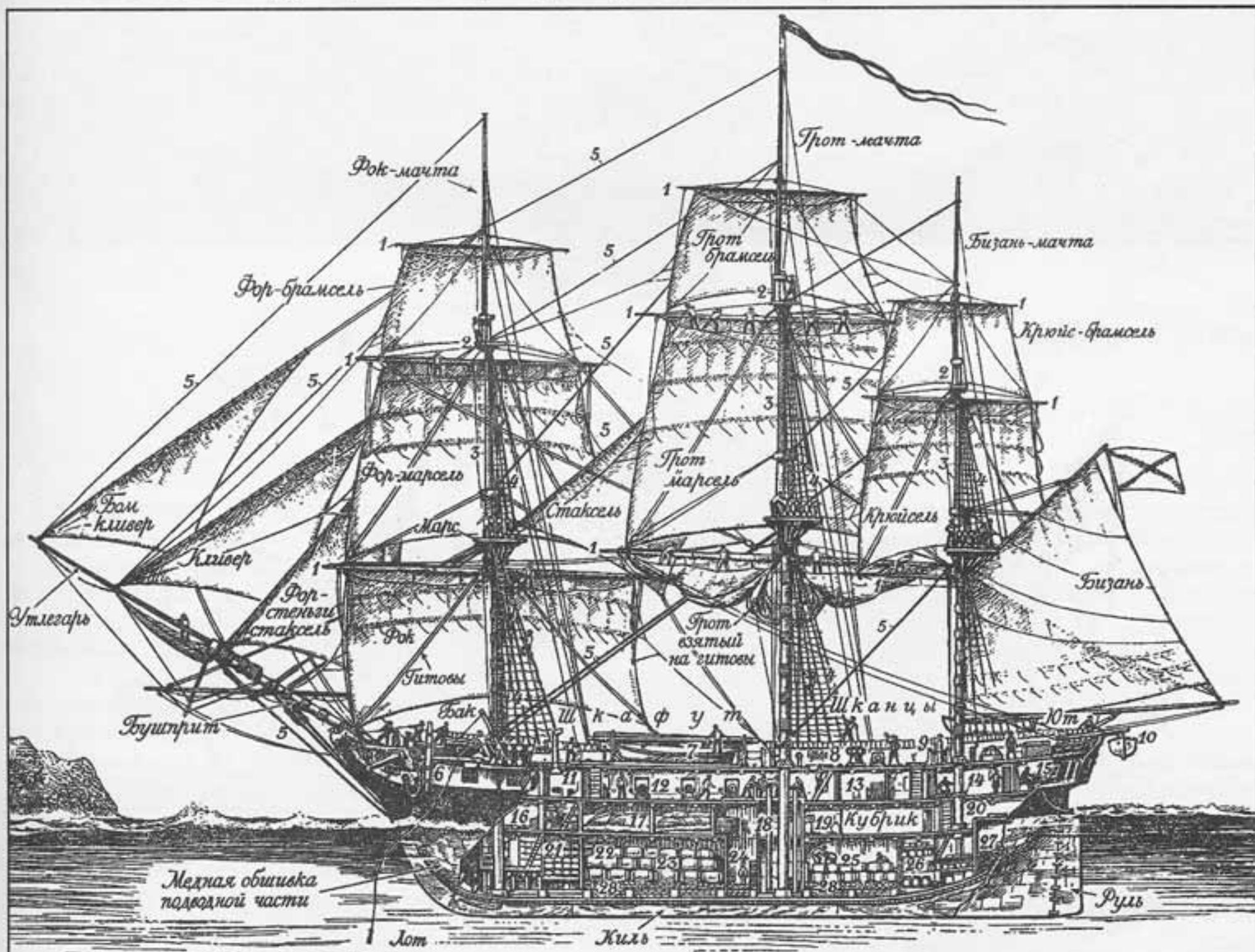
ивающие мощности наших научных и промышленных гигантов.

Фактически город имеет рядом с собой новую и совершенно неосвоенную хозяйственную провинцию. Суммарная стоимость лежащих в ней материальных и культурных-исторических ценностей по разным оценкам колеблется в пределах 20,0—50,0 трил. руб. Следует помнить, что несмотря на "щадящие" свойства Балтийской воды, эти объекты разрушаются и вероятно целесообразно, наконец начать выполнять с разумной выгодой для себя завет основателя нашего города, вынесенный автором в эпиграф этой статьи.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Богатырев И.В. Голландия — Балтийскому флоту Петра I. "Судостроение", 1985. № 6.
 2. Веселаго Ф.Ф.' Очерк русской морской истории ч. I. СПб. 1873.
 3. Веселаго Ф.Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 г.г. СПб. 1872.
 4. История российского флота в царствование Петра Великого (пер. с англ.) СПБ. 1897.
 5. Материалы для истории российского флота ч. I. 1865.
 6. Конкевич Л. Летопись крушений и других бедственных случаев военных судов русского флота. СПб. 1877.
 7. Крестьянинов В.Я. Судьба эскадренного броненосца Гангут. "Судостроение". 1986. № 7.
 8. Диконников А.В. Флот Великого княжества Финляндского в Выборгском сражении. "Цитадель" 1997. № 1.

РГАВМФ. ф.33, оп.1, д.1110, 1111, 1114; оп.2, д.233; ф.172, оп.1, д.345а; ф.233, оп.1, д.177; ф.315, оп.1, д.24.



Русский военный экспедиционный шлюп начала XIX века (длина – 40 м, ширина – 10 м).

1 — реи; 2 — салинги; 3 — стеньги; 4 — ванты; 5 — штаги; 6 — якорь; 7 — ростры — место для шлюпок и запасных частей мачт; 8 — шпиль — ворот для подъема якоря; 9 — штурвал; 10 — шлюпка на боканцах; 11 — камбуз — корабельная кухня; 12 — нижняя — жилая (батарейная) палуба; 13 — констапельская; 14 — кают-компания; 15 — каюта командира корабля; 16 — шкиперская кла-
довая; 17 — запасные паруса и снасти; 18 — водоотливные помпы (насосы); 19 — сухая провизия; 20 — румпель; 21 — пороховая
камера; 22 — дрова; 23 — водяной трюм; 24 — запасной якорь; 25 — винный трюм (мокрая провизия); 26 — капитанский погреб;
27 — брод-камера (сухари); 28 — чугунный и каменный балласт.