



ТРУДЫ
ИНСТИТУТА
НАСЛЕДИЯ

СВОД ОБЪЕКТОВ ПОДВОДНОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ РОССИИ

МОРЯ РОССИЙСКОЙ
ЧАСТИ АРКТИКИ
И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА



ЧАСТЬ 2

Интернет-вариант
издания

*Подводное
культурное
наследие России*

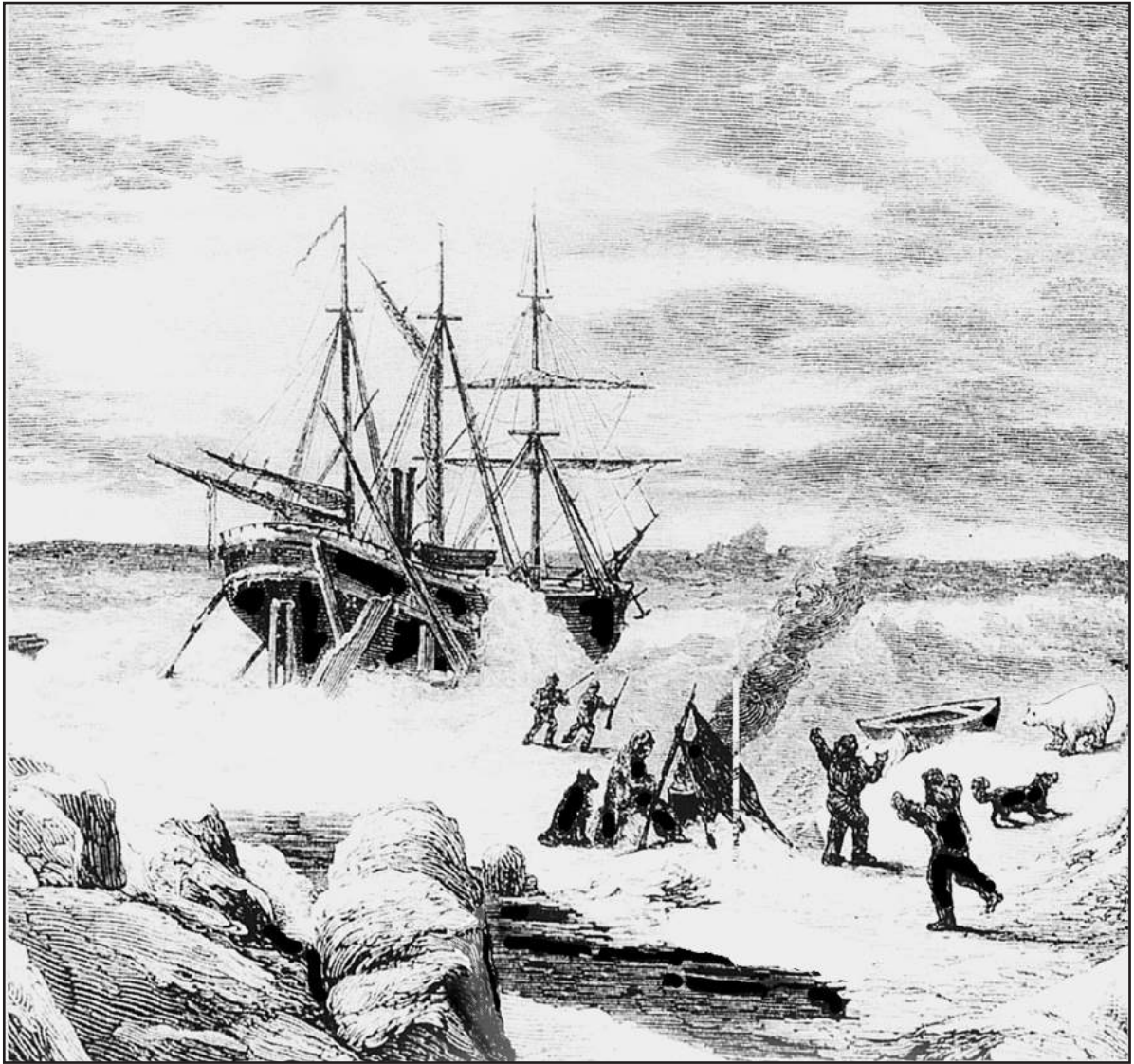


Рисунок Ю. Пайера

*Море само по себе тайна. Оно — пространство,
где соприкасаются между собой мир живущих и мир мёртвых.*

Кодзи Судзуки

Министерство культуры Российской Федерации
Российский научно-исследовательский институт
культурного и природного наследия имени Д.С. Лихачёва
Центр подводного культурного наследия

СВОД ОБЪЕКТОВ
ПОДВОДНОГО КУЛЬТУРНОГО
НАСЛЕДИЯ РОССИИ:
Часть II
МОРЯ РОССИЙСКОЙ ЧАСТИ АРКТИКИ
И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

МОСКВА
2018

УДК 930.85
ББК 63.3(2,21,255)
С25

С25 Огороков А.В. Свод объектов подводного культурного наследия России: Часть II. Моря российской части Арктики и Дальнего Востока. М.: Институт Наследия, 2018. — 224 [24] с.: илл.

ISBN 978-5-86443-242-6

Свод объектов подводного культурного наследия содержит сведения об объектах, находящихся на дне морей российской части Арктики и Дальнего Востока. Данные получены в результате изучения архивных источников и литературы, а также из отчетов проведенных в разные годы подводных историко-археологических экспедиций, из сведений специализированных государственных служб и организаций, информации, предоставленной региональными управлениями культуры, музеями, дайверскими клубами, историческими и поисковыми центрами и др.

Является второй частью общего Свода объектов подводного культурного наследия России.

УДК 930.85
ББК 63.3(2,21,255)

ISBN 978-5-86443-242-6

© А.В. Огороков А.В., 2018
© Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия имени Д.С. Лихачева, 2018

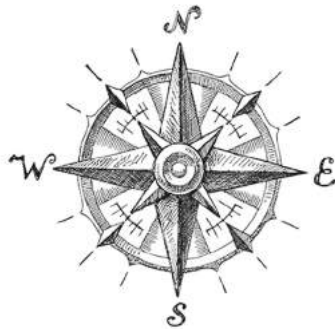
СОДЕРЖАНИЕ



ВВЕДЕНИЕ	9
МОРЯ РОССИЙСКОЙ ЧАСТИ АРКТИКИ	17
Баренцево море	18
Новое время.....	18
Новейшее время.....	20
Белое море	84
Новое время.....	84
Новейшее время.....	87
Карское море	91
Новое время.....	91
Новейшее время.....	93
Восточно-Сибирское и Чукотское моря	110
Новое время.....	110
Новейшее время.....	
Море Лаптевых	116
Новое время.....	116
Новейшее время.....	118
Место гибели не установлено	120
Новое время.....	120
Новейшее время.....	120

МОРЯ РОССИЙСКОЙ ЧАСТИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА.....	135
Берингово море.....	136
Новое время.....	136
Новейшее время.....	136
Охотское море, Тихий океан.....	140
Новое время.....	140
Новейшее время.....	158
Японское море.....	181
Древний период — средневековье.....	181
Новое время.....	183
Новейшее время.....	190
Место гибели не установлено.....	202
Новое время.....	202
Новейшее время.....	203
ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА.....	216

ВВЕДЕНИЕ



В 2015 г. Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия им. Д.С. Лихачева в рамках государственного задания приступил к подготовке свода объектов подводного культурного наследия России. Выполнение работы планируется в несколько этапов: 1-й — акватория Крыма, побережья Краснодарского края, российской части Азовского моря; 2-й — моря российской части Арктики и Дальнего Востока; 3-й — акватория российской части Каспийского моря; 4-й — акватория российской части Балтийского моря; 5-й — внутренние водоемы России; 6-й — российское подводное культурное наследие за рубежом. Цель работы — создание научно обоснованной базы для формирования государственного механизма учета, охраны и использования объектов подводного культурного наследия, подосновы для оценки перспективности (этапности) дальнейшего изучения того или иного объекта. Список будет содержать сведения об объектах, выявленных в результате изучения архивных источников и литературы, проведенных в разные годы подводных историко-археологических экспедиций, данных специализированных государственных служб и организаций, сведений, предоставленных региональными управлениями культуры и приморскими музеями, информации дайверских клубов и центров, исторических и поисковых порталов и сайтов и др.

Объекты распределяются по государственной принадлежности, хронологическому (от древности до новейшего времени) и территориальному признакам. Отдельно выделяются наиболее значимые для России исторические события: Крымская война (1853—1856 гг.); Первая мировая война (1914—1916 гг.); Гражданская война (1918—1920 гг.); Великая Отечественная война (1941—1945 гг.).

В 2016 г. вышла первая часть свода: Черное и Азовское моря. В работе приведены краткие исторические сведения о более тысячи объектах, представляющих для России историческую и культурную ценность. Книга проиллюстрирована архивными фотографиями погибших кораблей, а также современными видами затонувших объектов¹.

¹ Окорков А.В. Свод объектов подводного культурного наследия России. Часть 1: Черное и Азовское моря. М.: Труды Института Наследия. М., 2016. 440 с.

Данная работа представляет собой Часть 2: Моря российской части Арктики и Дальнего Востока.

Как известно, первыми мореходами в суровых водах Арктики были русские поморы. Их небольшие суда, приспособленные к ледовым плаваниям кочи и лодьи доходили еще в XVI в. до берегов Груманта (Шпицберген), и архипелага Новая Земля. Многие суда терпели крушения и отрывочные сведения о них (как правило, с очень условным указанием места гибели) можно встретить лишь в дошедших до нас поморских лоциях и описаниях их путешествий или промыслов.

Более подробная и точная информация о крушениях в водах Арктики относится к XVIII—XIX вв.

Так, например 29 мая 1736 г. при выходе из устья Печоры, напором льда был выброшен на мель и разбит «Экспедиционный коч» под командованием лейтенанта С.Г. Малыгина. Экипаж спасен. 2 ноября 1765 г. при входе в залив Кильдин, был разбит о берег сильным шквалом бот № 1 под командованием мичмана Пылаева. Этот бот сопровождал суда, в то время помощника главного командира Архангельского порта В.Я. Чичагова, известного русского флотоводца, адмирала. Находясь на этой должности, он дважды — в 1765 и 1766 гг. — отправлялся в «секретные экспедиции» из порта Кола к Камчатке и Северной Америке, имевшими целью обнаружение «морского прохода Северным океаном в Камчатку» (проект академика М.В. Ломоносова).

В 1851 году в Чукотском море погибла большая часть из 145 иностранных судов, охотившихся на китов. В 1879 году — затонули 3 иностранных китобойных судна, из них 2 — со всей командой.

Архивные источники сообщают нам также, о гибели в 1870 г. в заливе Горло, соединяющем Ледовитый океан с Белым морем, 50 парусников и пароход. А в 1894 г. — 25 судов.

Воды арктических морей хранят останки каравеллы Виллема Баренца, погибшей в Карском море у берегов архипелага Новая Земля в 1597 г., 54-пушечного линейного корабля «Варахаил», затонувшего в 1713 г. близ острова Голец в Белом море, дубель-шлюпки «Якутск» — одного из судов Второй камчатской (Великой Северной) экспедиции, — затертой льдами в августе 1735 г. у берегов современной бухты Прончищевой (море Лаптевых), парусно-моторной зверобойной шхуны «Геркулес» — судна полярной экспедиции В.А. Русанова, — затонувшей в районе западного побережья полуострова Таймыр у о. Песцовый в 1913 г. и другие.

Значительными были потери в северных морях в Первую мировую войну, не говоря уже о Великой Отечественной войне. Среди погибших в водах Арктике кораблей, особое место занимают суда северных конвоев. По сведениям британских исследователей, в 1941—1945 годах в северные порты СССР было направлено 40 конвоев «RQ-JW» в составе 811 судов, из которых прибыло 720, погибло при переходе 58 и 33 вернулось в порты отправления. «Советская военная энциклопедия» сообщает об аналогичном числе погибших и вернувшихся судов, но считает, что было отправлено 42 конвоя общей чис-

ленностью 813 судов. Только один печально известный арктический конвой Q-17, летом 1942 г. настигнутый в Баренцевом море германской авиацией, потерял 23 судна из 35. На дно ушли 310 самолетов, 430 танков, 3350 грузовых автомобилей, 10 000 единиц военного оборудования и других грузов.

Применительно к конвоям «QP-RA», вышедшим из СССР в порты Великобритании и Исландии, эти цифры выглядят следующим образом. По данным британских исследователей, в составе 35 конвоев находилось 715 судов, из которых в порты назначения прибыло 680, погибло на переходе 29 и 8 вернулось. Авторы «Советской военной энциклопедии» пишут о 36 конвоях общей численностью 717 судов, из которых погибло 27 и 7 вернулось обратно².

Всего же на внутренних и внешних коммуникациях в Заполярье торговый флот СССР в годы войны потерял 33 судна, а Северный флот 3 эсминца, 22 подводные лодки, 16 сторожевых кораблей, 13 тральщиков, 12 торпедных катеров, 3 больших и 7 малых охотников за подводными лодками и 9 сторожевых катеров. Общие потери Германии в 1941—1944 гг. составили 79 транспортных судов, в т. ч. 39 немецких. Остальные до захвата их Германией принадлежали: Норвегии — 30, Франции — 4, Латвии — 2, Голландии, Дании, СССР, Эстонии — по 1.

Значительное количество затонувших кораблей и судов покоятся в водах других арктических морей. По сей день в заливе Миддендорфа в Карском море лежат останки легендарного ледокольного парохода «Александр Сибиряков» (построен в 1909 г.), погибшего 25 августа 1942 г. в неравном бою с германским крейсером «Адмирал Шеер», пароходов «Енисей» и «Обь», погибших в 1921 г. на пути из устья Енисея в Архангельск, шхуны «Зверобой» — в устье реки Пясины в Карском море в 1930 г., теплохода «Челюскин», раздавленного льдами 13 февраля 1934 г. в Чукотском море, труженика арктических путей парохода «Моссовет», затонувшего в море Лаптевых 31 августа 1946 г., и других кораблей и судов.

Останки ледокольного парохода «Александр Сибиряков», принадлежавшего государственному управлению Севморпути, были найдены в 2014 г. поисковой экспедицией, организованной Санкт-Петербургской инженерной компанией «Фертоинг» на глубине 45 м.

Как известно этот пароход был заложен 23 ноября 1908 г. на верфи «Гендерсон и К^о» по заказу компании «Беллавенчур Стимшип» (англ. Bellaventure Steamship Co Ltd) и спущен на воду в 1909 г. под названием «Беллавенчур» (Bellaventure). Использовался он для промысла тюленей. Рекордным в охотничьей биографии судна стал 1910 г., когда было добыто 35 816 тюленей. Общее количество добытых на «Беллавенчур» тюленей составляет 112 135 туш.

В 1915 г. «Беллавенчур» вместе с однотипным зверобойным ледокольным пароходом «Бонавенчур» («Владимир Русанов») был куплен у компании «Эй Джей Харви» (англ. A. J. Harvey and Co.) Министерством торговли и промышленности России для зим-

² Campbell I., Macintyre D. The Kola Run. P. 232-339; Roskill S. W. The War at Sea. Vol. 3. Part II. P. 432-435; Советская военная энциклопедия. Т. 1-8. М., 1976-1980. Т. 4. С. 298.

них рейсов в Белом море. В 1916 г. он был переименован в «Александр Сибиряков» — в честь русского финансиста А.М. Сибирякова».

В 1-ю мировую войну пароход работал в Белом море на перевозке прибывавших из стран-союзников военных грузов. После войны использовался ежегодно для весеннего зверобойного промысла в горле Белого моря и в навигацию как грузовое и снабженческое судно.

В 1932 г. «Сибиряков» под командованием капитана В.И. Воронина, начальника экспедиции академика О.Ю. Шмидта и его заместителя В.Ю. Визе совершил первое в истории сквозное плавание по Северному морскому пути из Белого моря в Берингово за одну навигацию. В том же году «Александр Сибиряков» был награждён орденом Трудового Красного Знамени.

До начала Великой Отечественной войны «Александр Сибиряков» работал в Арктике как снабженец.

В августе 1941 г. пароход вошёл в состав ледокольного отряда Беломорской военной флотилии под названием ЛД-6 («Лёд-6»).

24 августа 1942 г. ледокол под командованием старшего лейтенанта А.А. Качаравы вышел с Диксона, выполняя рейс на Северную Землю. На борту находилось 104 человека (включая 47 человек экипажа, 32 военнослужащих, 11 полярников, 12 рабочих, 2 офицера), 349 тонн грузов (собаки, коровы, оснащение станции, провиант, топливо, стройматериалы). Целью рейса была замена персонала, пополнение запаса полярных станций на Северной Земле и организация новой станции на мысе Молотова.

25 августа 1942 г. в 10 милях к западу от острова Белуха судно столкнулось с немецким тяжелым крейсером «Адмирал Шеер». В течение 20 минут экипаж ледокольного парохода, имевшего на вооружении две 76-миллиметровые, две 45-миллиметровые пушки и два 20-мм зенитных автомата «Эрликон», вел беспрецедентную артиллерийскую дуэль с крупным военным кораблем, вооруженным 28 орудиями, в числе которых было шесть орудий 280-миллиметрового и восемь 150-миллиметрового калибра. Радиограммы парохода о появлении в Карском море надводного рейдера и бое с ним дали возможность штабу морских операций Главсевморпути оповестить суда о грозящей опасности. В результате морского сражения погибло 79 чел., кочегар П.И. Вавилов спасся на о. Белуха. 19 чел., в том числе командир старший лейтенант А.А. Качарава были захвачены в плен. 6 из них умерло в концлагерях.

Одно из первых крушений, подтвержденных документально, в водах Тихого океана, произошло в 1648 г. Проходя Ледовитым океаном из Якутска на Камчатку, погибли 4 коча, в т.ч. судно Семена Дежнева, выброшенное штормом южнее устья р. Анадырь. Известно также, что освоение дальневосточных вод на первом этапе сопровождалось «серией» кораблекрушений, главным образом в прибрежных водах Охотского моря. Следуя на Камчатку, у Большерецкого устья разбились боты «Восточный Гавриил» (1730 г.) и «Фортуна» (1737 г.), галиот «Охотск» (1747 г.), пакетбот «Иоанн» (1753 г.) и многие другие суда³.

³ Ведерников Ю.В. Российское мореплавание в Тихом океане за триста семьдесят пять лет своей истории. Хроника судоходства и кораблекрушений, 1639-2014 годы. Владивосток, 2016 г. С.10-18.

В 1811 г. в бухте Вилючинской погиб бриг (бригантина) «Юнона», увековеченный в памяти потомков рок-оперой А. Рыбникова «Юнона и Авось». В 1871 г. во Владивостоке, в бухте Золотой Рог, затонул транспорт «Байкал» — экспедиционное судно Амурской экспедиции под руководством Г.И. Невельского. До настоящего времени сохранилась правая часть корпуса от 44-пушечного фрегата I ранга «Паллада», первым командиром которого был П.С. Нахимов. На его борту в 1852 г. совершил свою дипломатическую миссию в Японию вице-адмирал Е.В. Путятин. Этому фрегату посвятил одноименную книгу известный русский писатель И.А. Гончаров. «Палладу» в Японию сопровождали парусно-моторная шхуна «Восток» и фрегат «Диана». Всем эти судам судьба определила навсегда остаться на Дальнем Востоке. Первой погибла «Диана», в январе 1855 г. она попала в шторм в японском порту Симода и затонула. «Паллада» в условиях начавшейся Крымской войны была укрыта от неприятеля в бухте Константиновской (Постовой) Императорской (Советской) гавани Татарского пролива, где во избежание захвата была затоплена в 1856 г. Обследование и попытки подъема исторического корабля предпринимались в 1888, 1914, 1935, 1940 и 1941 гг. В 1943 и 1947 гг. с «Паллады» были подняты куски медной и деревянной обшивки, войлок, два чугунных клюза с надписью «Паллада С.П.», в 1956 г. — якорь. Еще один якорь был обнаружен позже. В 1988 г. корпус корабля обследовали, обмерили, сделали топографическую подводную съемку. И, наконец, парусно-моторная шхуна «Восток». Она погибла 28 июля 1883 г. возле острова Редклиф (ныне — Стенина), наткнувшись на риф у его северной оконечности. В 1980-х гг. ее останки были найдены владивостокскими аквалангистами.

С места гибели судна были подняты иллюминаторы, латунные трубки водогрейных котлов, звенья якорных цепей и другие предметы. Все реликвии стали экспонатами Военно-исторического музея Краснознаменного Тихоокеанского флота. Однако так и осталось найденным «сердце корабля» — паровая машина шхуны, технический раритет первой половины XIX в. В целом же за период российского мореплавания в тихоокеанских водах с начала XVIII до середины XIX вв. документально подтверждена гибель 90 русских судов. С 1860 по 1922 гг. в дальневосточных морях затонуло 105 русских кораблей и судов.

В июне 2008 г. поисковым клубом «Neptune Expedition» у берегов Камчатки на глубине от 6 до 22 м. были найдены останки парохода «Юкагир», одного из 4-х, с которых, фактически и начался большой советский флот обслуживавший Камчатку, Чукотку и Курильские острова.

Краткая биография судна такова. Пароход был построен в 1920 г. в Экорсе, штате Мичиган (США) для перевозки различных грузов и, первоначально носил имя «Lake Elmwood». В феврале 1929 г. судно вместе с еще тремя однотипными пароходами типа «Лейк» проекта 1074, было куплено Акционерным Камчатским обществом (АКО) для доставки на Камчатку продовольствия, снабжения промыслов, перевозки пассажиров и вывоза готовой рыбной продукции. Судно, получившее новое имя «Юкагир», имело гру-

зоподъемность 3 100 т, длину 77,3 м, ширину 13,3 м и осадку 8,6 м. Энергетическая установка судна состояла из поршневой паровой машины тройного расширения мощностью 1100 кВт, работавшей на слабоперегретом паре с давлением 1,4 МПа. Пар вырабатывался двумя оборотными трехтопочными огнетрубными котлами производительностью по 5 т/ч. Эта машина обеспечивала пароходу скорость хода 7—8 узлов.

В 1931 г. «Юокагир», вместе с ранее закупленным пароходом «Камчатка», был передан из морской конторы АКО в распоряжение созданного в октябре 1930 г. треста плавучих крабоконсервных заводов («Кработрест») и начал трудиться на новом поприще. Но, недолго. В 1932 г. он потерпел крушение в бухте Ахомтен у мыса, разделяющего бухты Тихирка и Русская (тихоокеанское побережье Камчатки). Судно переломилось пополам. Носовая часть быстро затонула, а кормовая еще довольно длительное время находилась на плаву. Команда и пассажиры были спасены, прибывшими на помощь ледорезом «Литке» и пароходом «Давыдов». Среди уцелевших был и капитан «Юокагира», вскоре осужденный и расстрелянный за допущенную при счислении координат ошибку, приведшую к гибели судна.

В настоящее время «Юокагир» стал довольно популярным камчатским «рэком». На дне сохранились фрагменты парохода, в частности бак, остатки паровой машины, различных механизмов и т.д.⁴

И, наконец, в годы Великой Отечественной войны погибло 35 советских только торговых и рыболовных судов, в том числе: танкер «Мариуполь» (построен в 1920 г.), грузопассажирский пароход «Мета» (построен в 1921 г.), грузовой пароход «Белоруссия» (построен в 1936 г.), пароход «Чукча» (построен в 1919 г.), пароход «Архангельск» (построен в 1929 г.), рыболовный траулер РТ-28 «Камбала» (построен в 1901 г.), краболов «Тунгус» (построен в 1919—1920 гг.) и другие.

Часть из них были потоплены японской авиацией в азиатских портах или на подходах к ним, некоторые погибли в результате навигационных ошибок или природных факторов. Значительное количество советских судов было торпедировано японскими или ошибочно (?) американскими подводными лодками. В частности, грузовой пароход «Трансбалт» (построен в 1899 г.), потопленный 13 июня 1945 г. в Японском море в 45 милях северо-западнее пролива Лаперуза, американской подводной лодкой SS-411 «Spadefish» («Спейдфиш»). Погибло 5 членов команды.

Остались лежать в советских водах и американские субмарины: эскадренная подводная лодка «Wahoo» (SS-238) и дизель-электрическая подводная лодка ВМС Соединенных Штатов SS S-44 (SS-155).

В 2006 г. останки «Wahoo» («Ваху») были обнаружены и обследованы «Морским поисково — исследовательским центром Тихоокеанского флота «ИСКРА».

Эта лодка была заложена 28 июня 1941 г. на судостроительной верфи ВМФ США в Мэри-Айленд в Калифорнии. Спущена на воду 14.02.1942 г. и предназначалась для действий на океанских коммуникациях противника. Своё имя подлодка получила по названию хищной морской рыбы семейства скумбриевых.

⁴ Информация любезно предоставлена научным руководителем экспедиции 2008 г. Ю.О.Егоровым

В конце августа 1942 г. лодка вышла в свой первый боевой поход к Каролинским островам под командованием капитан-лейтенанта Марвина Кеннеди. 25.12.1942 г. командование лодкой принял дублер командира капитан-лейтенант Дадли У. Мортон. За 10 месяцев боевой службы лодка потопила 20 вражеских судов суммарным водоизмещением более 60000 тонн, и ее капитан стал самым результативным американским подводником и национальным героем. В октябре 1943 г. подводная лодка «Ваху» пропала без вести.

Послевоенное расследование показало, что 11 октября 1943 г. японский противолодочный самолёт, проводивший дозор в проливе Лаперуза, в 9 ч 20 минут обнаружил в 12 милях к северу от мыса Соя небольшое масляное пятно размерами 5 на 10 м и около него рубку подводной лодки. После нанесения бомбового удара подлодка погрузилась, но фонтанирование топлива и пузырьков воздуха увеличилось. Самолёты, вызванные с авиабаз Вакканай и Отару, попеременно производили бомбометание. Подлодка повернула на выход из пролива и шла под водой на запад, но пятно вытекающего топлива и след от пузырьков воздуха всё время увеличивались. Вышедшие из ближайшего порта Вакканай пять японских противолодочных кораблей произвели длительное, в течение пяти часов бомбометание, сбросив 64 глубинных бомбы в район обнаруженного пятна. Авиация произвела в течение семи часов 14 атак, сбросив 36 бомб. Атаки продолжались до 17 ч 45 мин. Лодка затонула вблизи скалы «Камень Опасности». Погибло 80 членов экипажа.

После обнаружения останков лодки координаты ее гибели были переданы американской стороне, в том числе в Фонд «Ваху», которым руководит внук погибшего командира подлодки Мортон Брайан Маккиннон⁵.

В годы войны погибли также советские подводные лодки Щ-138, выполнявшая боевое дежурство в Николаевске-на-Амуре, Л-16 — в 1942 г. при переходе на Северный флот, Л-19, М-49 и М-63 и другие. При высадке десанта на остров Шумшу в августе 1945 г. погибли десантные суда ДС-1, ДС-3, ДС-5, ДС-8 и ДС-43, пограничные катера ПК-8 и ПК-9 и бот краболовной базы «Менжинский». Атакой камикадзе в Первом Курильском проливе был потоплен тральщик КТ-152.

И, в заключении — объекты, представляющие историческую ценность, затонувшие в послевоенный период. Это: эсминцы «Карл Либкнехт», (спущен на воду 23.10.1915 г.), «Грозный» (спущен на воду 31.07.1936 г.), «Разъяренный», (спущен на воду 22.05.1941 г.), подводная лодка К-56 (спущена 29.12.1940 г.), потопленные в 1956-1957 гг. при испытаниях ядерного оружия у берегов Новой Земли; торпедные катера типа «А-1» («Воспер») и типа «А-3» («Элко») — ТК-255, ТК-256, ТК-257 и другие — всего 25 единиц, сторожевой катер СК-523, большие охотники типа «SC» — БО-203, БО-206, БО-207 и другие — всего 32 единицы, построенные в США в 1943—1944 гг. и переданные СССР по ленд-лизу. Они были затоплены по требованию американцев в 1956 г. на Кильдинском плесе. А также, еще 5 ленд-лизовских десантных судов, 5 тральщиков, 3 больших охотника, затопленные

⁵ <http://iskra-tof.ru/index.php/ekspeditsii> (дата обращения 12.02.2017 г.)

в Татарском проливе и Японском море, также, по требованию бывших союзников в Великой Отечественной войне.

Следует упомянуть и об объектах подводного культурного наследия России — остатках двух карьеров, соединенных штреком, под названием «8 марта», открытых в 1934 г. на базе треста «Союзслюдкомбината». На дне, на глубине 10—20 м. сохранились элементы инфраструктуры разработки месторождения — лестницы, сваи, инженерные конструкции, рельсы, шпалы, а также предметы, использовавшиеся при работе: вагонетки и др.

**МОРЯ
РОССИЙСКОЙ ЧАСТИ
АРКТИКИ**





БАРЕНЦЕВО МОРЕ

НОВОЕ ВРЕМЯ

1. «Экспедиционный кочь», транспорт

29 мая 1736 г. при выходе из устья Печоры, напором льда выброшен на мель и разбит. Командир — лейтенант С.Г. Малыгин. Экипаж спасён.

2. № 1, бот

Сопровождал суда экспедиции В.Я. Чичагова. 2 ноября 1765 г. при входе в залив Кильдин, был разбит сильным шквалом о берег. Командир — мичман Пылаев.

3. «Енисей», шхуна

Экспедиционное судно лейтенанта В.А. Кротова. По намеченному плану, В.А. Кротов летом 1823 г. должен был пройти на шхуне «Енисей» по проливу Маточкин Шар, выйти в Карское море, подняться до мыса Желания, а затем пройти к енисейским берегам, описать их и найти удобное место для устройства фактории. Однако, экспедиция бесследно исчезла.

Остатки разбитого судна были обнаружены в 1835 г. на рифах в губе Серебрянка (остров Северный, архипелаг Новая Земля), по другим данным, Митюшиха (западный вход в пролив Маточкин Шар) экспедицией под руководством подпоручика корпуса флотских штурманов Петра Пахтусова. Они были опознаны по окраске каютных переборок, бимсов и скреплению форштевня. Вместо руля была найдена потесь, которая указывала на то, что ещё до гибели шхуна потеряла руль, взамен которого команда сделала кормовое весло.

4. «Казаков», карбас

Судно гидрографической экспедиции П.К. Пахтусова и А.К. Цивольки. Экипаж карбаса — кондуктор А.К. Циволька, пять матросов и два промышленника.

Пятого августа 1834 г. экспедиция на двух судах (шхуна «Кротов» и карбас «Казаков») вышла из Архангельска к проливу Маточкин Шар. В марте 1835 г., после зимовки в устье реки Чиракина, Пахтусов двумя отрядами приступил к описи пролива. У восточного выхода из пролива отряды расстались. Пахтусов по льду начал опись Маточкина Шара,

а Циволька отправился вдоль неизвестного восточного берега Северного острова и сделал описание заливов и побережья на 160 км севернее пролива, вплоть до полуострова Фон-Флотта. Однако, дальнейшие планируемые исследования продолжить не удалось. В июне карбас «Казаков» был раздавлен льдами у острова Берха (острова Горбова, архипелага Новая Земля). Участники экспедиции спасены промышленниками.

5. «Тургай», товарный пароход

Построен в 1906—1907 гг., на верфи «Northumberland Shipbuilding Co Ltd» (Ньюкасл, Англия) для судоходной компании «Reliance Sg Co Ltd» (Houlder, Middleton). Первоначально именовался «Farley». Корпус стальной однопалубный с двойным дном. Механизмы фирмы «Richardsons, Westgarth & Co». Имел две мачты и одну дымовую трубу. Вместимость 4281 брт/3606 нрт. Длина 109,79 м., ширина 14,63 м., осадка 6,15 м.

С 1914 г. владельцем судна стала «Mitre Shipping Co.» Летом 1915 г. приобретен фирмой «Eagle Oil Transport Co.» с присвоением наименования «Santa Brigida». Портом приписки все время являлся Лондон.

24.07.1915 г. куплен «Доброфлотом» в Лондоне у фирмы-владельца за 86 000 фунтов стерлингов для усиления средств по транспортировке военных грузов. 15.10.1915 г. переименован в «Тургай».

15.11.1915 г. пришел в Нью-Йорк из Гулля, где ранее был принят от прежних владельцев. Затем обеспечивал экспортные перевозки между портами союзников и Русского Севера.

Во время очередного рейса из Нью-Йорка в Архангельск с грузом локомотивов, рельсов и других железнодорожных материалов был атакован немецкой подводной лодкой «U 43» в 60 милях севернее Териберки, по одним данным 20.09.1916 г., по другим — 3.10.1916 г.

Выпущенная подводной лодкой торпеда повредила судно. Для спасения экипажа и части груза капитан направил тонущий пароход к береговой черте и в точке с координатами 70°14'N 33°03'E выбросил «Тургай» на камни. Быстро снять с них судно не удалось, и оно было разбито осенними штормами и ледоставом.

6. «Эрика», пароход

Шёл с грузом угля в Архангельск. Потоплен 23 сентября 1916 г. в 100 милях от мыса Святой Нос германской подводной лодкой «U-46».

Иностранные суда

7. «Эйра», паровая яхта

Судно шотландского яхтсмана и полярного исследователя Бенджамина Ли Смита. Построена в 1880 г. в Питерхеде (Англия) для экспедиционных целей. Водоизмещение 360 т, мощностью паровой машины 50 л.с.

На этой яхте, в 1880 г. Ли Смит совершил экспедицию на Землю Франца Иосифа. Прибыв на архипелаг в 1881 г. он с командой построил на острове Белл дом для зимовки. В «Доме Эйры» были оставлены большие запасы продовольствия для всех, кого может настичь беда в полярных широтах.

15 августа исследователь отправился на остров Нортбрук. Яхта встала на якорь в трех милях от мыса Флора, где была зажата льдами и 21 августа 1881 г. раздавлена. В результате гибели судна погибли почти все научные результаты, все поднятые с морского дна пробы. Однако весь состав экспедиции — 25 человек — спасся на четырех шлюпках вместе с основным запасом продовольствия и провел первую зимовку в построенном из камней, торфа, мха и остатков своего судна зимовье. Крышей дома длиной 11,5 м., шириной 3,5 м., высотой 1,5 м. и названном «Флора-Котедж» служил парус «Эйры».

Летом 1882 г. на четырёх шлюпках шотландцы добрались до Новой Земли, где спустя 42 дня плавания у пролива Маточкин Шар встретили суда, отправленным на их поиски Королевским географическим обществом Великобритании.

В 1985 г. остатки зимовья Ли Смита на мысе Флора были обследованы экспедицией Русского географического общества под руководством Д.Ф. Кравченко. При изучении зимовья, его обмерах и фотофиксации, проведенных А.В. Окороковым и В.В. Тепляковым, было выявлено большое количество судовых деталей, предметов быта, одежды и т.п.

НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

8. «Политотделец», парусно-моторный бот (шхуна)

Гидрографическое судно. Моторно-парусный бот типа «Смольный». Построен в 1936 г. Вместимость 207 брт, 42,7 нрт, водоизмещение 410 т, длина 34,1 м, ширина 7,0 м, осадка 3,75 м, двигатель мощностью 200 л.с, скорость 7 уз. После постройки вошел в состав Гидрографического управления ГУСМП.

В 1936 г. на боте была совершила экспедиция по гидрографическому обследованию побережья Новой Земли (начальник экспедиции С.Д. Лаппо), где в честь шхуны была названа бухта Политотделец.

2 февраля 1937 г. судно (капитан И.М. Хренов), находясь в аренде у научно-исследовательского института рыбного хозяйства (ВНИРО), выскочило на прибрежные камни острова Колгуев. Экипаж спасён. Принятые в 1938 г. попытки стащить судно с мели к успеху не привели, и впоследствии оно было разрушено и затонуло. Авария произошла вследствие плохой корректуры навигационных карт. Эта трагедия подробно описана в книге начальника экспедиции В.А. Васнецова «Повести северных морей», вышедшей в 1977 г. в Гидрометеозидате.

9. «Персей», гидрографическое судно

Научно-исследовательское гидрографическое судно Полярного научно-исследова-

тельского института морского рыбного хозяйства и океанографии (ПИНРО). Тип судна: двухмачтовая парусно-паровая шхуна с ледовыми обводами.

Построена в 1918 г. в г. Онега (начало постройки в качестве промыслового зверобойного судна), достроена в 1922 г. в Архангельске как научно-исследовательское судно. Была предназначена для комплексных рыбохозяйственных исследований в северных морях. Длина 41,5 м., ширина 8,0 м., осадка 3,2 м. Водоизмещение 550 т.

В 1923—41 гг. «Персей» совершил 91 рейс в Баренцево, Белое, Карское и Гренландское моря; за этот период было выполнено 5525 океанографических станций. В 1932—1933 гг. он участвовал в исследованиях по программе Второго международного полярного года.

«Персей» начал свою работу в Плавучем морском научном институте (Плавморнин, 1922—29 гг.), в 1929 г. в результате реорганизаций он становится судном Государственного океанографического института (ГОИН), а в 1934 г. — ПИНРО.

«Персей» был школой для многих учёных, которые впоследствии возглавили крупные научные учреждения, стали основоположниками целых направлений в мировой науке. На его борту работали И.И. Месяцев, Н.Н. Зубов, Л.А. Зенкевич, С.А. Зернов, А.И. Россолимо, М.В. Кленова, А.А. Шорыгин, В.В. Шулейкин, Н.А. Маслов, Ю.Ю. Марти, И.Г. Юданов, О.Н. Киселёв и другие учёные. Неценима работа судна по изучению морских течений, биологической продуктивности, рельефа и грунтов северных морей, условий тралового промысла.

Последний научный рейс в июне 1941 г. проходил под руководством сотрудника ПИНРО, специалиста в области подводной техники О.Н. Киселёва.

С начала Великой Отечественной войны «Персей» перешел в военное ведомство. При перевозке боеприпасов и снабжения в зону боевых действий на полуостров Рыбачий он был потоплен немецкой авиацией у берега в губе Эйна Мотовского залива (10 июля 1941 г.). После этого «Персей» продолжал служить Северному флоту в качестве основания для причала, на который доставлялись грузы из Мурманска.

В 1969 г. аквалангисты ПИНРО достали несколько фрагментов обшивки «Персея», которые вместе с моделью судна хранятся в музее института. Позже, по некоторым сведениям, останки корабля были убраны. В то же время есть информация, что торчащие из-под ила шпангоуты этого исторического судна при отливе видны и сегодня.

10. «Щ-424», подводная лодка

Подводная лодка X серии. Заложена 17.12.1934 г. на заводе № 189 (Балтийский завод) в Ленинграде под стапельным номером 260 как «Щ-312». 27.04.1935 г. подводная лодка спущена на воду. 15.12.1935 г. корабль получил обозначение «Щ-321» и 17.07.1936 г. вошел в состав Краснознаменного Балтийского флота.

19.05.1939 г. подводная лодка под командованием капитана 3 ранга К.М. Шуйского начала переход с Балтийского моря на Север по Беломоро-Балтийскому каналу. 21.06.1939 г. корабль, получив незадолго до этого (17 июня) новый тактический номер на северный манер: «Щ-424», вошел в состав Северного флота.



20 октября 1939 г. у острова Торос в Кольском заливе (в районе мыса Летинского) выходящая в дозор подводная лодка столкнулась с рыболовным траулером «РТ-43» Мурманрыбфлота. Удар пришелся в левый борт субмарины в район рубки. Через три минуты «Щ-424» затонула на глубине 250 м. Погибло 32 члена экипажа. Спаслось 7 человек, в том числе командир лодки капитан 3 ранга К.М. Шуйский.

По мнению следствия вина командира подводной лодки и капитана траулера А.П. Дружинина, была обоюдной. Поэтому оба предстали перед судом и были приговорены к высшей мере наказания. Однако, по ходатайству офицеров-подводников расстрел К.М. Шуйскому был заменен на 10 лет лагерей. После начала Великой Отечественной войны он был освобожден, и принимал участие в войне в качестве командира ПЛ «Щ-403».

11. «Д-1», подводная лодка

Подводная лодка «Д-1» (до 21.08.1934 г. «Декабрист») заводской № 177, головная в 1-й серии советского подводного кораблестроения, была заложена 5.03.1927 г. в Ленинграде. 12.11.1930 г. вошла в состав Морских сил Балтийского моря.

18.05.1933 г. «Д-1» в составе экспедиции особого назначения (ЭОН-1) вышла из Кронштадта и начала переход по Беломорско-Балтийскому каналу в Мурманск. 5 августа того же года корабли ЭОН-1 стали основой, создаваемой Северной военной флотилии. В 1934-1935 гг. «Декабрист» в составе отдельного дивизиона Северного флота совершил дальние походы в Белое море, к архипелагу Новая Земля и мысу Нордкап.

С сентября 1936 по ноябрь 1937 г. «Д-1» прошла ремонт с модернизацией в Ленинграде.

В 1938-1939 гг. экипаж подлодки совершил два дальних похода к острову Новая Земля, один к острову Медвежьему, выполнил три боевых похода в район Вардё (во время войны с Финляндией, общей сложностью 45 суток). По результатам боевого похода командир «Д-1» капитан-лейтенант Ф.М. Ельтищев был награждён орденом Боевого Красного знамени, а командир моторной группы воентехник 2 ранга С.П. Белов и старшина команды мотористов В.С. Фёдоров — орденом Красной звезды.

В 08.55 13 ноября 1940 года подводная лодка 1-го дивизиона бригады Северного флота «Д-1» (командир капитан-лейтенант Ф.М. Ельтищев) вошла в полигон № 6 (Мотовский залив) из главной базы флота Полярное для выполнения учебной торпедной стрельбы.

Стрельбы прошли успешно, однако лодка в назначенное время не вышла на связь и на базу не вернулась.

На следующий день, 14 ноября, самолет МБР-2 производивший поиск в районе погружения, обнаружил крупные пятна соляра. Позднее корабли Северного флота обнаружили здесь же краснофлотскую бескозырку и обломки пробковой изоляции (предположительно с «Д-1»). Поисковые работы продолжались до 26 ноября, участие в них приняли тральщики и спасательный буксир «Память Руслана» Северной экспедиции подводных работ особого назначения (ЭПРОН).

18 ноября в 02.00 в южной части полигона N 6, в точке 69°29'1"N, 32°54'7"E (15-18 кабельтовых от острова Большой Арский) при проведении поисковой работы был оборван придонный трос тральщика, а прибор металлоискатель трижды показал здесь наличие большого количества металла.

Второй точкой, где был обнаружен большой металлический объект, стала точка над мысом Выев-Наволоок, на расстоянии 18-20 кабельтовых от береговой черты.

26 ноября поиски пропавшей подлодки были прекращены.

В своей книге «Вместе с флотом» бывший командующий СФ адмирал А. Г. Головкин писал: «...О причинах гибели строились всякие предположения. Одни считали, что в заливе находилась чужая подводная лодка, она, мол, подкараулила «Д-1» и потопила ее. Другие полагали, что в Мотовском заливе кем-то поставлены мины и что лодка подорвалась на одной из них».

Анализ документов, связанных с гибелью подводной лодки позволил специалистам высказать ряд предположений:

1. «Д-1» потоплена английской подводной лодкой, производившей топографическую разведку побережья Мотовского залива или специально пришедшей для уничтожения очередной немецкой ПЛ из базы «Норд», готовящейся для перехода из Западной Лицы на Тихий океан;

2. «Д-1» принята за одну из ПЛ Великобритании, проводивших разведку у советского побережья. В этом случае она как английская ПЛ могла быть уничтожена немецким транспортом или боевым кораблем;

3. «Д-1» попала под случайный таранный удар немецкого корабля или транспорта, выходящего из базы «Норд» при проведении ликвидационных мероприятий;

4). «Д-1» подорвалась на английском (маловероятно, на немецком) минном заграждении, выставленном на подходах к базе «Норд» или на дрейфующей мине;

5. Произошла навигационная авария, связанная с потерей возможности всплыть в надводное положение;

6. ПЛ ушла за предельную глубину погружения из-за неисправности ГР или из-за ошибки личного состава в средней части Мотовского залива.

По наиболее распространенной версии лодка погибла в бывшем полигоне № 6 в точке с координатами 69°33'2"N, 32°47'2"E. В то же время, по мнению капитана 2 ранга С. Ковалева, предположительно, останки «Д-1» могут находиться также в точках с координатами:

- 69°33'2"N, 33°E;

- 69°30'N, 33°E;

- 69°30'N, 32°51'2"E;

- 69°30'7"N, 32°47'2"E;

- в районе о-ва Большой Арский 69°29'1"N, 32°54'7"E;

- в районе м. Выев-Наволоок 69°29'N, 33°03'8"E.

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА

12. «Деятельный», эсминец

Принадлежал к знаменитой серии эскадренных миноносцев-«гладкопалубников» типа «Town» американской постройки 1918-20 гг. Заложен 25.11.1918 г., на верфи «Ньюпорт-Ньюс шипбилдинг энд драй доке К°», спущен 31.05.1919 г., а 17.04.1920 г. под наименованием DD198 «Herndon» был принят в состав ВМС США. В 1940 г. в числе 50 однотипных кораблей был передан Англии и 9.09.1940 г. вошел в состав ВМС Великобритании под наименованием «Churchill» («Черчилль»).

Корабль имел мощное противолодочное вооружение: 24-ствольный реактивный бомбомет «Хеджехог» (перед носовой надстройкой) с дистанцией стрельбы 150-200 м, четыре бомбомета (по бортам в районе кормовой надстройки), выстреливавшие большие глубинные бомбы по траверзу корабля на дистанцию 25-50 м, два стеллажа для сбрасывания больших глубинных бомб в корме. Эсминец мог принять для постановки 48 якорных мин. Артиллерийское вооружение: 1-102 мм, 1-76 мм артиллерийские установки, 4-20 мм зенитных автомата «Эрликон», 2-12,7 мм пулемета «Кольт». Радиолокационное вооружение состояло из РЛС воздушного обнаружения, РЛС обнаружения надводных целей и гидролокатора типа «Скорпион А-1». Экипаж состоял из 141 человека, из них 10 офицеров.

Передан СССР в августе 1944 г. и 24.08.1944 г. вошел в состав 3-го дивизиона эсминцев.

Первое боевое задание на Северном флоте «Деятельный» выполнил с эсминцем «Жгучий», проводя транспорт «Софья Перовская» из Йоканьги в порт Мезень на входе в Белое море (конвой ББ-25). Затем обеспечивал проводку конвоев БД-8, ДБ-6, АБ-15, БК-38, КБ-34, КП-13, КВ-37 и др.

16 января 1945 г. выполняя очередное боевое задание на траверзе острова Кильдин (посёлка Рында) эсминец подвергся атаке вражеской подводной лодки «U-997». Торпеда попала в кормовую часть корабля и эсминец потерял ход. Через несколько секунд в воде произошёл повторный взрыв: по-видимому, взорвались скатившиеся с кормовых стеллажей глубинные бомбы. Корабль получил тяжёлые повреждения (корма была оторвана по торпедный аппарат, кормовая переборка из-за общей ветхости корабля разрушена давлением воды). Экипаж миноносца самоотверженно боролся за живучесть, но после затопления машинных отделений и остановки водоотливных средств был вынужден покинуть тонущий корабль. Командир К.А. Кравченко и 117 членов экипажа погибли, спасены 7 человек.

13. «Сокрушительный», эскадренный миноносец

Эсминец типа «Гневный. Заводской № 292. Заложен 29.10.1936 г. на Балтийском заводе в Ленинграде, спущен на воду 23.08.1937 г., вступил в строй 13.08.1939 г., первоначально включён в состав КБФ. 17.09.1939 г. ушёл из Ленинграда в Полярный по Беломоро-Балтийскому каналу. 8.11.1939 г. включён в состав СФ. Длина 112,5 м., ширина

10,2 м., осадка 3,1 м. Водоизмещение 1612 т (стандартное), 2215 т (полное). Двигатели 2 ПТУ ГТЗА-24, 4 котла. Мощность 48 000 л.с. Вооружение: артиллерия: 4 × 1 × 130/50-мм АУ Б-13; зенитная артиллерия - 2 × 76-мм 34-К, 2 × 45-мм 21-К, 2 × 12,7-мм пулемёта (ДШК или ДК). Минно-торпедное вооружение 2 × 3 × 533-мм. ТА 39-Ю 60 мин КБ-3, или 65 мин обр. 1926 г., или 95 мин обр. 1912 г.

Участвовал в советско-финской войне. Нёс дозорную службу, несколько раз конвоировал транспорты.

Начало Великой Отечественной войны встретил в ремонте на заводе № 402. После окончания ремонта был включён в состав Беломорской флотилии.

До конца 1941 г. произвёл три минные постановки, 11 раз обстреливал вражеские позиции. 29.03.1942 г. вместе с эсминцем «Гремящий» вступил в охранение конвоя PQ-13, успешно отражал атаки немецких эсминцев и довёл конвой до пункта назначения без потерь. До ноября 1942 г. участвовал в проводке конвоев и поиске уцелевших кораблей конвоя PQ-17, эскортировал конвой PQ-18, обстреливал береговые цели, затем проходил плановый ремонт.

17 ноября того же года «Сокрушительный» и лидер «Баку» эскортировали конвой QR-15.

20 ноября 1942 г. в условиях 11-балльного шторма корабли стали возвращаться в базу поодиночке. В 14.30 ударами волн была оторвана и через 10 мин затонула вместе с 6 матросами корма «Сокрушительного». В ходе спасательных работ был снят 191 человек. 30 человек во время спасательных работ погибло. 21 ноября в 15.30 корабли, осуществляющие спасательные работы, ушли в базу для дозаправки топливом. На «Сокрушительном» осталось 13 матросов, командир БЧ-3 старший лейтенант Г.Е. Лекарев и старший политрук И.А. Владимиров. Последующие попытки обнаружить аварийный корабль не увенчались успехом, по-видимому, он затонул вскоре после ухода эсминцев. Большая часть офицерского состава во главе с командиром покинули корабль до эвакуации всего экипажа, за что командир корабля был впоследствии расстрелян, а старший помощник отправлен в штрафбат, но впоследствии вернулся на флот и дослужился до звания контр-адмирала.

Приблизительное место гибели эскадренного миноносца «Сокрушительный»: широта 73°30'N, 43°00'E.

14. «Циолковский», грузовой пароход

Принадлежал Мурманскому государственному морскому пароходству (МГМП). Водоизмещение 2847 брт.

Судно следовало с грузом леса в Англию в конвое QR-11. Потоплено 01 мая 1942 г. в 100 милях к северу от Кольского залива у о. Надежды немецкими эсминцами Z-24, Z-25, ПЛ «U-589» во время боя конвоя с фашистскими кораблями. Затонуло в точке с координатами 71°46'N, 34°30'E. Капитан В.Г. Левицкий и 32 члена экипажа погибли, 3 человек были спасены английским корветом.

15. «Вишера», грузовой пароход

Принадлежало Северному Государственному морскому пароходству (СГМП). Порт приписки Мурманск. Водоизмещение 2200 брт. Капитан — М.С. Хабаров.

Следовал из Мурманска в Архангельск в охранении «ТЩ-36» и «МО-251». 10 июля 1942 г., у острова (маяка) Нокуев подвергся атаке четырех самолетов Ю-88. Четыре бомбы попали в носовую часть судна. Через 5 мин после взрыва судно затонуло в точке с координатами 68°23'N, 38°36'E. Капитан М.С. Хабаров и 29 членов экипажа были спасены, 4 человека погибли.

16. «Крестьянин», пароход

Грузовой пароход Северного морского пароходства. Порт приписки Мурманск. Водоизмещение 2513 брт.

Пароход под командованием А.Г. Николаева следовал из Малых Кармакул в губу Белушья с грузом угля для кораблей. Торпедирован немецкой ПЛ «U-601» 1 августа 1942 г. у острова Междушарский (Новая Земля), в точке с координатами 71°08'N, 52°19'E. Затонул через 3 минуты. Экипаж успел спустить 2 шлюпки и добрался до Новой Земли. Спаслось 38 чел., погибло 7 чел., в том числе 2 пассажира.

17. «Донбасс», танкер

Танкер Дальневосточного морского пароходства, порт приписки Мурманск. Водоизмещение 7925 брт.

Совершал одиночное плавание от о-ва Новая Земля в Исландию. 7 ноября 1942 г. года в 13:58 в районе островов Надежды и Медвежий, в точке с координатами 76°25'N 45°54'E (по другим данным 76°24'N, 41°30'E) был атакован немецким эскадренным миноносцем «Z-27». Судно загорелось, а в 14:00 было поражено двумя торпедами в центральную часть, но держалось на плаву. Артиллерия эсминца подавила огневые средства танкера. В 14:25 эсминец выпустил еще две торпеды, попадание которых оторвало носовую часть танкера, однако корма еще какое-то время держалась на плаву. Капитан В.Э. Цильке и 15 членов экипажа были взяты в плен, 49 человек погибли.

18. «Революция», пароход

Построен в Норвегии в 1909 г. Водоизмещение 433 брт. До 1918 г. носил название «Актив». Участвовал в Первой мировой войны на Балтийском море. В годы Великой Отечественной войны осуществлял грузовые перевозки в поселки Титовка, Озерко, Эйна-Губа и др. Благодаря своей малой осадке мог выгрузиться или укрыться в труднодоступных местах.

Потоплен 3 декабря 1944 г. немецкой ПЛ «U-1163» при следовании в составе конвоя КБ-35 (Кольский залив — Белое море № 35) из Мурманска в Архангельск. Затонул у Мурманского берега в районе о. Кильдин, в точке с координатами 68°44'N, 37°49'E.

в течении 20 секунд. Капитан А.Г. Мочалов, 21 член экипажа и один пассажир (жена старшего механика погибли).

19. «Пролетарий», пароход

Построен в Германии в 1905 г. для частной судоходной компании. Дедвейт 1500 тонн, скорость 11 узлов. Первоначальное название — «Христиан». Во время Первой мировой войны судно вошло в состав Балтийского флота. В 1917 г. было захвачено финнами, в 1918 г. — возвращено в Россию. С 1934 г. входил в состав Северного государственного морского пароходства, а в 1939 г. — был приписан к Мурманску. В годы Великой Отечественной войны «Пролетарий», активно участвовал в военных перевозках. Чаще всего курсировал между Мурманском и полуостровом Рыбачий.

4.12.1944 г. вышел в составе конвоя «ПК-20» (3 ТР, 4 БО, 2 МО) из Печенги в Кольский залив. Кроме 33 членов экипажа на борту «Пролетария» находились 10 бойцов военной команды и 13 солдат-пассажиров. 5 декабря 1944 г. потоплен маневрирующей торпедой немецкой подводной лодкой «U-995» у полуострова Рыбачий в точке 69°56'N, 32°53'E. Капитан П.Г. Ижмяков и 19 членов экипажа погибли, спасены 13 моряков и 5 солдат-пассажиров.

Среди спасшихся оказался кочегар А.И. Хухрин, который смог поведать о гибели судна. Он вспоминал: «Мне и моему напарнику Старховскому Николаю, он тоже был кочегаром, удалось выбежать через машинное отделение на палубу. У рабочей шлюпки увидел очень много народа. Но, спущенная на воду, она перевернулась и ушла под воду вместе с находившимися в ней людьми... Времени на раздумья не оставалось: корма судна высоко поднялась, оно уходило под воду. Выпрыгнул за борт, ушёл глубоко в воду. Когда всплыл на поверхность, увидел на воде какой-то предмет, решил плыть к нему. Казалось, что не плыл, а шёл по воде, настолько была холодной. Когда приблизился к тому предмету, оказалось, что это была шлюпка, в которой сидели два покрытых ледяным панцирем человека. Помочь они были не в состоянии. Собрав все силы, перевернулся через борт в шлюпку. Тело, моментально покрывшееся панцирем, отказалось повиноваться, но мозг продолжал работать. Знал, что спасение в движении. Схватив оказавшееся в шлюпке весло, стал лихорадочно грести, не зная куда, втаскивая на пути в шлюпку оказавшихся поблизости товарищей. Таким образом спас пять человек».

20. «Тбилиси» (новый), пароход

Грузовой пароход Северного государственного морского пароходства.

Бывший американский транспорт типа «Либерти» (первоначальное название «Джон Лангдон»). Построен в 1942 г., и передан СССР в счет будущих репараций с Италии. Пришел из Шотландии в союзном конвое в марте 1944 г. Имел сварной корпус, дедвейт 10 807 тонн, и являлся тогда самым крупнотоннажным судном Северного пароходства. Перевозил грузы по внутренним коммуникациям между Архангельском, Диксоном, Дудинкой, губой Белушьей на Новой Земле.

В конце декабря 1944 г. в Мурманске пароход загрузили продовольствием, тюками сена, бочками с мазутом и бензином для частей 14-й армии в освобожденных поселках Лиинахамари и Печенга. На борту находились также 124 военнослужащих этой армии.

30 декабря в 14.58 «Тбилиси» отвалил от мурманского причала. На выходе из Кольского залива его стали сопровождать два тральщика и четыре больших охотника (БО), образовался конвой под общим командованием капитана 2-го ранга П.В. Панфилова. Конвой имел литер КП-24, который расшифровывался как начальный и конечный пункты маршрута: Кольский залив — Печенгский залив.

30.12.1944 г. в 18.25 в районе мыса Большой Скорбеевский (полуостров Рыбачий) в точке с координатами 69°56'N 32°29'E подлодка «U-956» атаковала конвой КП-24. Торпеда попала между вторым и третьим трюмами «Тбилиси». Шторм довершил дело: носовая часть парохода по 41-му шпангоуту отвалилась и затонула. На плавучей части занялся пожар, горели сено, мазут, рвались бочки с бензином. Из-за неграмотного командования возникла паника, люди спасались неорганизованно — переполняли шлюпки, прыгали за борт. В суматохе первая же спущенная на воду шлюпка разбилась о борт. Погибло 57 чел., в том числе капитан В. К. Субботин, который последним покидая судно, упал в воду.

1 января около 14 часов подошедшим буксирам удалось завести концы к оставшейся на плаву кормовой части и отбуксировать ее в Териберку. Через четыре дня остатки «Тбилиси» перетащили в Кольский залив, поставили на обсушку.

Долгие годы пароход ржавел. В конце 1950-х «Тбилиси» восстановили. Архангельские судоремонтники приварили ему носовую часть парохода «Хорст Грей», и судно стало плавать под флагом Мурманского морского пароходства, совершило десятки плаваний в Арктике и за рубежом.

21. «Онега», пароход

Грузовой пароход Северного государственного морского пароходства, порт приписки — Мурманск. Водоизмещение 1603 брт.

Следовал в составе конвои «ПК-9» совместно с норвежским ТР «Иде Фиорд» под охраной боевых кораблей. Рано утром 22 апреля 1945 г., конвой был обнаружен немецкими подводными лодками. ПЛ «U-481» атаковала корабли охранения, ПЛ «U-997» — транспорты. В 8 ч 40 мин был потоплен норвежский транспорт, а в 8 ч 53 мин ПЛ «U-997» торпедировала пароход «Онега». Транспорт получил попадание торпеды в среднюю часть корпуса. Вскоре носовая часть транспорта скрылась под водой, кормовая часть оставалась некоторое время на поверхности с работавшими винтами. Через 6 мин судно затонуло у восточного берега полуострова Средний в точке 69°40'N, 33°22'E. Капитан М.И. Токарев (Токаев) (по другим данным — А.И. Степанский) и 36 членов экипажа (по другим данным 35) были спасены большими охотниками «БО-220» и «БО-228», пять человек погибли.

22. «Териберка», пароход

Грузовой пароход Мурманского военного порта.

Потоплен немецкой авиацией в июле 1941 в губе Эйна полуострова Рыбачий. Сведений о погибших нет.

24. «Меридиан», гидрографическое судно

Бывший каботажный пароход «Кит». Построен в 1911 г. в Норвегии. Полная вместимость 840 брт. Размерения 52.5 × 8.5 × 5.2 м. ГЭУ котломашинная, 860 л.с. Скорость 8.5/7 узлов, дальность 5000 миль. Вооружение: 1 × 7.62-мм пулемет. Экипаж 47 чел.

В 1915—1916 г — гидрографическое судно Балтийского флота «Полярный», 1916-1920 г. — гидрографическое судно флотилии Северного Ледовитого океана «Полярный», 1920—1932 г. — гидрографическое судно отряда судов Дирекции маяков и лоции Белого моря «Полярный», 1932—1937 г. — гидрографическое судно Северной военной флотилии «Меридиан», 1937—1941 г. — гидрографическое судно Северного флота «Меридиан».

В июле 1915 г., приобретен Главным гидрографическим управлением, а 18.09.1915 г. приказом по Морведу зачислен в состав БФ в качестве ГИСУ. 17.07.1916 г. переведен во флотилию Северного Ледовитого океана. Участвовал в Первой мировой войне, а 17.02.1918 г. перешёл на сторону Советской власти. В августе 1918 г. захвачен белогвардейцами и интервентами в Архангельске, но в марте 1920 г. при эвакуации белогвардейцев из Архангельска захвачен частями РККА. 18.04.1920 г. включен в состав отряда судов Дирекции маяков и лоции Белого моря. С 31.10.1920 г. по 23.05.1921 г. и с 20.12.1921 г. по 20.05.1922 г. находился в распоряжении треста «Облрыба» и использовался в качестве зверобойного судна. Прошел кап. ремонт в 1925 г. В сентябре 1933 г. вошел в состав Северной военной флотилии, а 11.05.1937 г. — в состав СФ. Участвовал в советско-финляндской войне, во время Великой Отечественной войны обеспечивал действия кораблей СФ. Потоплен 24 июля 1941 г. тремя германскими эсминцами Z-23, Z-24, Z-25 у входа в бухту Восточная Лица у о. Харлов. Погибли 46 человек — членов экипажа и пассажиров с полярных станций.

25. «Мурманрыба», ледокол

Бывший аргентинский буксирный пароход. Построен в 1920 г. Водоизмещение 158 т. Размерения 30.0 × 5.9 × 2.8 м. ГЭУ котломашинная, 380 л.с. В 1917 г. приобретен Морведом и включен в состав Флотилии Северного Ледовитого океана в качестве буксира. До 1918 г. «Пушкин», до 1919 г. «Тар», Впоследствии вошел в состав белогвардейского флота в качестве ГИСУ. 16.11.1919 г. затонул в результате аварии у о. Мудьюг. В 1935 г. поднят ЭПРОН, восстановлен и передан объединению «Мурманрыба». Имел бортовой № 20. С 14.07.1941 г. числился в составе СФ. 19.06.1943 г. переклассифицирован в рейдовый буксир с наименованием «М-37».

12 сентября 1943 г. потоплен германской бомбардировочной авиацией в Ура-губе.

26. «Первый», ледокол

Буксирный пароход. Построен в 1923 г. («Norderwerft AG», Гамбург, Германия). Пол-

ная вместимость 407 брт. Размерения $39.85 \times 8.1 \times ?$ м. ГЭУ котломашинная, 136 н.л.с. В 1934 г. приобретен СССР и вошел в состав судов Северной главной конторы Совторгфлота (порт приписки Мурманск). До 1934 г. «Heros», до 1934 г., затем «Сестрорецк». 11.05.1937 г. зачислен в состав плавсредств тыла СФ. Во время Великой Отечественной войны обеспечивал действия кораблей СФ.

Потоплен 10 мая 1943 г. германской авиацией у м. Кекурский.

27. № 11, торпедный катер

Торпедный катер типа «Д-3».

20.11.1942 г. столкнулся в бухте Цып-Наволок с МО-115 и затонул. 29.12.1942 г. был поднят и введен в строй. Потоплен авиацией противника 6 октября 1943 г. в Аской Салме

28. № 21, торпедный катер

Тип «А-2» («Хиггинс»). Построен в 1942 г. на судовой верфи «Higgins Industri, Inc. Wood» в Нью-Орлеане (США). Водоизмещение 49 т. Размерения $23.8 \times 6.1 \times 1.7$ м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 4050 л.с. Скорость 36.3/21.4 узла, дальность 420 миль. Вооружение: $2 \times 1 \times 533$ мм торпедных аппарата (в ВМС США — 4×1), 2×20 мм, $2 \times 2 \times 12.7$ мм пулемёта Кольта-Браунинга. Экипаж 11 чел. Поставлялись в СССР по ленд-лизу. До 8.05.1943 г. — «РТ-89».

12 мая 1943 г. в 11 ч. 45 м. в районе Цып-Наволока (Кильдинский плёс) был атакован пушечно-пулемётным огнём двух Me-109 с высоты 150—200 м. С первого же захода самолётов катер получил много пробоин, загорелся и потерял ход. Самолёты сделали ещё два захода, обстреляли катер и ушли. Пожар был потушен при помощи системы углекислотного тушения. На помощь катеру подошли находившиеся вблизи катера МО № 122 и 136 и сняли с него раненых. Буксир № 21 начал буксировать его в базу, но в 13 ч. 47 м. на катере снова возник пожар, а в 14 ч. 52 м. он взорвался и потонул в 30 каб. от мыса Выев-Наволок по пеленгу 95° .

29. ТК-224, торпедный катер

Типа «А-1» («Воспер») американского производства. Построен в 1943 г. на верфи «Фифе Шипярд». 4.04.1944 г. доставлен морским путем в Мурманск и 27.04.1944 г. зачислен в состав СФ. Водоизмещение стандартное 34 т, полное 43.5 т. Размерения $22.1 \times 6.1 \times 1.55$ м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 39.3/21.8 узла, дальность 450 миль. Вооружение: $2 \times 1 \times 533$ мм торп. аппарата, 1×20 мм «Эрликон», $2 \times 2 \times 12.7$ мм пулемета Кольта — Браунинга. Экипаж 11 чел. Поставлялись в СССР из США по ленд-лизу. До 20.04.1944 г. «РТ. 364».

9 сентября 1944 г. при перевозке батальона 63-й морской стрелковой бригады из бухты Цып-Наволок в бухту Пумманки в районе полуострова Рыбачий к северу от Скорбесенской губы подорвался на плавающей мине и через несколько минут затонул. Командир Н.М. Гранкин и часть членов экипажа спасены, погибли 5 человек.

30. № 22 (ТК-214), торпедный катер

Тип «А-2» («Хиггинс»). Построен в 1942 г. на судовой верфи «Higgins Industri, Inc. Wood» в Нью-Орлеане (США). Водоизмещение 49 т. Размеры 23.8 × 6.1 × 1.7 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 4050 л.с. Скорость 36.3/21.4 узла, дальность 420 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торп. аппарата (в ВМС США — 4 × 1), 2 × 20 мм, 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта — Браунинга. Экипаж 11 чел. Поставлялись в СССР по ленд-лизу. 6.04.1943 г. включен в состав СФ. До 8.05.1943 г. «РТ. 86», с 20.02.1944 г. — «ТК-214».

15 сентября 1944 г. потопил противолодочный корабль «Uj 1224» («KUJ 10», 830 т.). Погиб 24 марта 1945 г. в результате навигационной аварии в губе Зубовская (п-в Рыбачий) и 2.05.1945 г. ввиду невозможности восстановления исключен из состава ВМФ.

31. ТК-209, торпедный катер

Построен в 1943 г. 29.12.1943 г. доставлен в Мурманск и 14.01.1944 г. включен в состав СФ. До 14.01.1944 г. «РТ. 272», с 1.04.1944 г. «ТК-209». Поврежден 8.05.1944 г. кораблями противника и при возвращении на базу 9 мая 1944 г. погиб в результате взрыва бензиновой цистерны в районе м. Цып-Наволок. Командир старший лейтенант А. И. Киселев и большая часть членов экипажа спасены, погибли 2 человека. Исключен из состава ВМФ 26.05.1944 г.

32. М-122, подводная лодка

Заложена 28.05.1940 г. под стапельным номером 291 на заводе № 112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний Новгород). 12.02.1941 г. спущена на воду, но в связи с началом войны переведена для достройки в Баку (по другим данным в Камышин). В мае 1942 г. вновь переведена в Горький для подготовки к отправке на Северный флот. Во время весеннего паводка (краны необходимой грузоподъемности на заводе отсутствовали) подводную лодку установили на железнодорожный транспортер и 15 июня отправили по железной дороге на завод № 402 в Молотовск (ныне Северодвинск), куда она благополучно прибыла 23 июня. 1.08.1942 г. вторично спущена на воду и зачислена в состав 4-го дивизиона ПЛ СФ (до этого лодка входила в состав отдельного учебного дивизиона).

9 ноября подводная лодка прибыла в Полярный, и 25 ноября 1942 г. вошла в состав Северного флота. 5.02.1943 г. командование подводной лодкой принял капитан-лейтенант П.В. Шипин.

В своем первом боевом походе, 16 марта у мыса Лангбунес, в точке 69°58,5'с.ш., 30°03' Е потопила пароход «Johannisberger» («Йоханисбергер», бывший французский «Лион», 4467 брт) с грузом 2042 тонн угля и 60 тонн дегтя.

Всего совершила 4 боевых выхода, провела 3 торпедные атаки.

Утром 14 мая при переходе с позиции (район Варангер-фьорда). в маневренную базу в бухте Цып-Наволок для зарядки аккумуляторов «М-122» в точке 69°56' N, 32°53' E была атакована и потоплена бомбами двух самолетов «Fw-190» из состава 14/JG5 (по другим данным атакована тремя истребителями-бомбардировщиками «Vf-109»). Через три часа



подошедшие к месту гибели подводной лодки сторожевые катера «МО № 122» и «МО № 123» подобрали из воды труп помощника командира старшего лейтенанта И.И. Ильина с осколочным ранением в голову и руку. Погибло 22 члена экипажа.

33. М-175, подводная лодка

Заложена 29.05.1937 г. на заводе № 196 (Судомех) в Ленинграде под стапельным номером 106 как «М-92». Спущена на воду 12.10.1937 г. 21.06.1938 г. вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Официально вступила в строй 29.09.1938 г. 19.05.1939 г. субмарина начала переход по Беломорканалу на Север, и 21 июня вошла в состав Северного флота под обозначением «М-175».

В Великую Отечественную войну совершила пять боевых походов. Утром 8 января 1942 г. вышла в свой последний поход. Утром 10 января она стала жертвой торпед германской субмарины «U-584» (командир капитан-лейтенант Иоахим Декке) в районе к северу от полуострова Рыбачий, в точке 70°09' N 31°50' E. Командир капитан-лейтенант М. Л. Мелкадзе и все 20 членов экипажа погибли.

34. ПС-70, посыльное судно

Заводской № 385. Бывший рыболовный траулер РТ-70 «Капитан Воронин». Построен в 1933 г. (по другим данным в 1932 г.) на Северной верфи в Ленинграде. Корпус стальной, клепаный. Водоизмещение 1107 т, длина 53,4 м, ширина 9 м, осадка 4,27 м. Полезный груз 420 т. Мощность машины 650 л. с. Экипаж 41 чел.

Мобилизован в начале Великой Отечественной войны и 29.07.1941 г. включен в состав Отдельного дивизиона посыльных судов СНИС СФ.

Торпедирован немецкой подлодкой «U-652» 7 августа 1941 г. в районе мыса Териберский. Командир лейтенант Н.А. Безгинов и 31 член экипажа погибли, 13 человек спасены.

35. ПС «Весна», посыльное судно

Бывший мотобот «Тралфлота», водоизмещением 30 тонн.

Потоплен 24 января 1942 г. авиацией противника в губе Эйна.

36. СКР-12 «Туман», сторожевой корабль

Бывший рыболовный траулер Севгосрыбтреста НКРП. До 19.12.1939 г. рыболовный траулер РТ-10 «Лебедка», до 4.03.1940 г. ДК-10, Построен в 1930 г. (по другим данным в 1931 г. в Данциге). Длина 50 м. Количество коечных мест-42. Грузоподъемность 270 т. Мощность главного двигателя 1 × 515 (700) кВт (л.с.).

Во время Зимней войны 19.10.1939 г. был мобилизован и зачислен в разряд дозорных кораблей, получив название ДК-10 (дозорный корабль № 10). 4.03.1940 г. перечислен в разряд сторожевых кораблей и включен в состав 1-го дивизиона сторожевых кораблей Охраны водного района (ОВР) Главной базы СФ. Вооружение — два универсальных орудия 45-мм, два пулемета 7,62 мм, глубинные бомбы.

Находясь с 4.08.1941 г. под командой старшего лейтенанта Л.А. Шестакова в дозоре на линии м. Цып-Наволоок — меридиан Кильдин Вест, 10 августа 1941 г. обнаружил три германских эсминца и передал об этом донесение оперативному дежурному Северного флота, выполнив свою боевую задачу.

После этого «Туман» начал манёвр уклонения и постановку дымовой завесы. Германские эсминцы, имевшие многократное превосходство в ходе и артиллерии, сблизилась с «Туманом» и открыли огонь. Были убиты командир и комиссар корабля. Из-за повреждения кормового орудия ответного огня СКР-12 вести не мог, но раненый рулевой краснофлотец К. Д. Семенов и радист старший краснофлотец В.К. Блинов совершили подвиг — под вражескими снарядами подняли флаг корабля, сбитый с мачты. СКР получил 11 прямых попаданий и через час затонул в точке с координатами 69°33'06"N, 33°40'20"E (по другим данным 69°34'N 33°39'E).

По немецким данным, набег был предпринят, чтобы облегчить положение сухопутным войскам на рубеже Западная Лица. Погибло 16 членов экипажа (по другим данным — 17), спасены 37 человек.

37. СКР-13 «Заря», сторожевой корабль

Бывший рыболовный траулер. 2.12.1939 г. мобилизован, принят от НКРП и включен в состав СФ. 29.03.1940 г. разоружен и возвращен НКРП. 25.06.1941 г. мобилизован вновь, принят от НКРП, переоборудован в СКР и 29.07.1941 г. включен в состав СФ.

8 февраля 1942 г. во время дозора в районе м. Цып-Наволоок сел на мель, получил пробоины и затонул.

38. СКР-14 «Прилив», сторожевой корабль

Бывший рыболовный траулер Севгосрыбтреста НКРП. До 2.12.1939 г. РТ-5 «Краб», до 4.03.1940 г. — ДК-5. Заложен на верфи «F. Schinau» (Данциг, Германия) в конце 1930 г., спущен 18.07.1931 г., вступил в строй в 1932 г. Водоизмещение — 1450 т. Размерения: 51.2 × 9 × 4.5 м. ГЭУ котломашинная, 650 л.с. Скорость 11/8.2 узла, дальность — 3450 миль. Экипаж — 42 человека.

2.12.1939 г. мобилизован, принят от НКРП, вооружен и включен в состав СФ как СКР №14 «Прилив» (до 4.03.1940 года — «ДК-5»). 3 августа 1943 г. во время несения дозора на линии м. Сеть-Наволоок — о. Кильдин подвергся атаке двух немецких самолетов ФВ-190, получил повреждения и через 48 минут затонул на Кильдинском плесе у мыса Сеть-Наволоок в точке 69°24'N, 33°35'E. Командир старший лейтенант А. Андреев и большая часть членов команды спасены, два человека погибли.

39. СКР-20 «Штиль», сторожевой корабль

Бывший рыболовный траулер Севгосрыбтреста НКРП. До 25.06.1941 г. РТ-51 «Лещ», до 28.02.1941 г. «Штиль», до 23.11.1939 г. БД, до 19.10.1939 г. РТ-51 «Лещ». Заложен в 1930 г. на верфи «Howaldwerke» в Киле (Германия). Спущен в июле 1931 г., вступил в

строй в конце 1931 г. Водоизмещение 1200 т. Размещения: 53,5 × 9,1 × 4,3 м. ГЭУ дизельная, 650 л. с. Скорость 12,5/8,5 узла, дальность 8500 миль. Экипаж 42 человека.

19.10.1939 г. мобилизован, принят от НКРП, вооружен и включен в состав СФ. Повторно мобилизован 26.06.1941 г. и 2.07.1941 г. вошел в состав СФ. Носил бортовой №20. Участвовал в обороне Заполярья.

19 июля 1941 г. в районе мыса Сеть-Наволок, в Мотовском заливе (Ура Губа) во время обратной посадки десанта в результате прямого попадания авиабомбы затонул в течение 30 секунд. Командир лейтенант С.В. Решетников и 23 члена экипажа погибли, 14 человек спасены.

40. СКР-22 «Пассат», сторожевой корабль

Заложен в 1937 г. на Мурманской судовой верфи как рыболовецкий траулер РТ-102 «Валерий Чкалов» Севгосрыбтреста Народного комиссариата рыбной промышленности (НКРП). Спущен на воду в 1939 г. Корпус стальной, клёпаный. Водоизмещение полное — 1500 тонн, длина наибольшая — 55,08 м, ширина — 9 м, осадка носом — 3,48 м, осадка кормой — 4,5 м, мощность двигателя 650 л. с., максимальная скорость хода 9,5 узлов, дальность плавания 6000 миль.

7.11.1940 г., после завершения ходовых испытаний, введён в состав флота и передан заказчику — тралфлоту треста «Мурманскрыба» под именем РТ-102 «В. Чкалов». С началом Великой Отечественной войны мобилизован 25 июня 1941 года, переоборудован, вооружен, укомплектован личным составом и 2.07.1941 г. включен в состав СФ. Переоборудование корабля, завершившееся 30 июня 1941 года, заключалось, в основном, в устройстве погребов боезапаса. Специалисты радиоцеха судостроительной верфи НКРП смонтировали и настроили средства радиосвязи (в том числе радиопередатчики «Бриз» и «Бухта», радиопеленгатор «Градус-К»). Также было установлено вооружение: два универсальных 45-мм орудия 21-К; два 7,62-мм зенитных пулемёта М-1 «Максим».

2.07.1941 г. включен в состав 1-го дивизиона сторожевых кораблей Охраны водного района (ОВР) Главной базы Северного флота. 7 июля 1941 года в составе отряда кораблей принимал участие в высадке десанта на западном берегу губы Западная Лица.

12 июля 1941 г. «Пассат» получил приказ сопровождать конвой из двух спасательных судов ЭПРОНа — переоборудованных РТ-67 «Молотов» и РТ-32 «Кумжа» с 40-тонными судоподъемными понтонами на буксире. На борту «Пассата» помимо 43 чел. команды находились еще 13 пассажиров. Конвой под общим командованием воентехника 2-го ранга А. И. Кулагина следовал в Иоканьгу. Корабли шли кильватерной колонной, во главе которой был РТ-67 с командиром отряда на борту, а замыкающим — РТ-32. Из-за темноты и недостаточной видимости конвой следовал не вдоль берега, как предписывал приказ, а мористее.

В 3:30 утра 13 июля погода прояснилась, и штурманы отряда определили, что конвой находится на траверзе маяка Гавриловский на удалении 25-30 кабельтовых. В 3:48 сигнальщики «Пассата» услышали три выстрела и увидели всплески снарядов по курсу

конвоя. Осмотрев горизонт, они заметили на северо-западе, в 25-30 кабельтовых, три неизвестных корабль, идущих наперерез конвою. «Пассат» передал в эфир свои позывные, но ответа не получил. Командир «Пассата» лейтенант В.Л. Окуневич, желая дать охраняемым безоружным судам возможность в соответствии с приказом укрыться в ближайшей бухте или выброситься на отмель, приказал развернуть сторожевой корабль бортом к противнику и открыть огонь.

Однако уже второй залп немецкого отряда накрыл РТ-67, который потерял ход и остановился. РТ-32 удалось достичь берега и выброситься на камни. Эсминцы приблизились на расстояние 10-15 кабельтовых, обстреливая неподвижный траулер и «Пассат» фугасными 127-мм снарядами и трассирующими осколочными 37-мм снарядами зенитных установок. Пятый залп накрыл сторожевой корабль, уничтожив ходовой мостик вместе с командным составом, рулевыми и сигнальщиками. Однако расчеты носового (старший комендор краснофлотец М. Е. Синицын) и кормового (командир отделения комендоров старшина 2-й статьи Т. Я. Голованов) орудий продолжали вести огонь, а команда боролась за живучесть судна. После попадания еще двух снарядов «Пассат» потерял ход. Корма корабля начала погружаться в воду, и команда, спасаясь, прыгала за борт в холодную воду. Одиннадцать человек, пытавшихся спустить шлюпку, погибли, когда тонущий корабль затянул их под воду. Вокруг всплывшей перевернутой шлюпки собрались 8-10 оставшихся в живых членов команды. Немецкие эсминцы, следом за «Пассатом» потопив РТ-67, сделали еще несколько выстрелов по людям в воде и ушли.

Из экипажа «Пассата» остались в живых только двое раненых, которых подобрала спущенная с РТ-67 шлюпка.

С 1966 г. координаты гибели «Пассата»: 69°14'N, 35°57'E объявлены координатами славы североморцев.

41. СКР-23 «Муссон», сторожевой корабль

Бывший рыболовный траулер Севгосрыбтреста НКРП. До 25.06.1941 г. РТ-54 «Судак», до 29.03.1940 г. «Муссон», до 4.03.1940 г. ДК-54, до 2.12.1939 г. РТ-54 «Судак», Заложен в 1930 г. (Киль, Германия), спущен в июне 1931 г., вступил в строй в конце 1931 г. Длина — 47,5 м, ширина — 7,85 м, осадка — 4,27 м, мощность машины — 560 л. с., полезный груз — 170,5 т. Водоизмещение — 768,92 т. Корпус стальной, клепаный.

2.12.1939 г. был мобилизован, принят от НКРП, вооружен и включен в состав СФ. Участвовал в финской войне. 29.03.1940 г. разоружен и возвращен НКРП. 25.06.1941 г. мобилизован, принят от НКРП, переоборудован в СКР и 2.07.1941 г. включен в состав СФ.

Подорвался на минах 11 октября 1942 г. у входа в пролив Маточкин Шар на створе в 15 кабельтовых от о. Черный Камень и затонул. Командир капитан-лейтенант Г.Я. Козин и 21 член экипажа спасены, 23 моряка погибли.

42. СКР- 26 «Мгла», сторожевой корабль

Бывший РТ-38 «Стрелок». Построен в 1931 г. в Италии (г. Фуиме) на верфи «Cantieri



Naval Del Quarnaro». В 1940 г. — ДК-38, в 1940 — СКР № 26 «Мгла». Затонул в шторм 8 марта 1942 г. в районе Цып-Наволок в точке с координатами 69°42'N, 33°08'E.

43. СКР-31, сторожевой корабль

Бывший рыболовный траулер Севгосрыбтреста НКРП. До 1.09.1942 г. БС-2, до 20.07.1941 г. РТ-43 «Рыбец».

Заложен в конце 1930 г. в Эйсвардене (Германия), спущен в апреле 1931 г., вступил в строй осенью 1931 г. (Севтралтрест, Мурманск). Корпус стальной, клепаный. Водоизмещение 1180 т; полезный груз 450 т; длина 55 м, ширина 9,04 м, осадка 4,12 м; мощность машины 650 л. с. Экипаж 41 чел.

29.07.1941 г. мобилизован, принят от НКРП, вооружен и в качестве брандвахтенного судна включен в состав СФ. 1.09.1942 г. переклассифицирован в СКР.

12 мая 1943 г. находясь в дозоре у Главной базы флота (м. Цып-Наволок, п-ов Рыбачий) был атакован 6 германскими истребителями FW-190 и 4 Me-109. Затонул от прямого попадания авиабомбы. в 35 кабельтовых от м. Цып-Наволок в точке с координатами 69°47'N, 33°70'E. Командир капитан-лейтенант Н.П. Ненайденко и 50 чл. экипажа погибли. С места гибели судна были подобраны только два моряка (из них один вскоре умер).

44. СКР-76, сторожевой корабль

Бывший рыболовный траулер Севгосрыбтреста НКРП. До 1939 г. «Филипп Медведь», до 20.09.1941 г. РТ-73 «Куйбышев», затем СКР-21, Заложен весной 1931 г., на Северной верфи в Ленинграде, спущен в январе 1932 г., вступил в строй в конце 1932 г. 13.08.1941 г. мобилизован, принят от НКРП, вооружен и 20.09.1941 г. включен в состав СФ.

17 мая 1942 г. при налете шести Ю-88 на базу (Июканга) получил повреждение в корму и затонул. Погибло 4 человека, в том числе командир К.С. Попов, ранено шестеро.

45. СКР-78, сторожевой корабль

Бывший рыболовный траулер РТ-57 «Смена» Мурманского госрыбтреста. Заложен в 1929 г. на Северной верфи в Ленинграде. Строительный номер 372. Спущен на воду в 1930 г. Водоизмещение 1107 т, длина 53,4 м, ширина 9 м, осадка 4,27 м, мощность машины 650 л. с., полезный груз 420 т. Экипаж 41 чел. В годы ВОВ сторожевой корабль СФ (СКР-23, бортовой номер 78).

На пути из Июканги в северо-восточную часть Баренцева моря 7 ноября 1942 г. встретился с отрядом германских надводных кораблей в составе тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер» и 4 эскадренных миноносцев.

Потоплен огнем корабельной артиллерии в точке с координатами 75°5»N, 42°00»E. Взяты в плен 15 чел. из состава команды.

46. СКР-79 «Айсберг», сторожевой корабль

Бывший рыболовный траулер Севгосрыбтреста НКРП. До 25.06.1941 г. РТ-64

«Ян Гамарник», с 20.09.1941 г. СКР-24. Заложен в конце 1930 г., спущен в сентябре 1931 г., вступил в строй в 1933 г. 25.06.1941 г. мобилизован, принят от НКРП, вооружен и 29.07.1941 г. включен в состав СФ. В январе 1942 г. во время несения дозора в районе о. Лумбовского в Баренцевом море в штормовую погоду сел на мель и затем был разбит.

47. СКА-9, сторожевой катер

Потоплен 19 августа 1943 г. у мыса Шарапов полуострова Рыбачий.

48. СКА-16, сторожевой катер

Бортовой № 216. Бывший рыболовный мотобот Главсевгосрыбтреста «Риф» (до 29.07.1941 г.). Мобилизован 29.07.1941 г., вооружен и включен в состав СФ. Участвовал в высадке и обеспечении десантов в губу Западная Лица в июле 1941 г. и на м. Пикшуев 28.04 - 13.05.1942 г.

Поврежден 18 сентября 1942 г. авиацией противника в Мотовском заливе, выброшен на берег и сожжен экипажем.

49. СКА-17, сторожевой катер

Бортовой № 223. Бывший рыболовный мотобот Главсевгосрыбтреста «Вожак» (до 29.07.1941 г.). Водоизмещение 130 т. ГЭУ 140 л.с. Мобилизован 29.07.1941 г., вооружен и включен в состав СФ. Участвовал в высадке десанта в губу Зап. Лица в июле 1941 г.

Потоплен 2 августа 1941 г. авиацией противника в губе Западная Лица.

50. СКА-32, сторожевой катер

Бортовой номер 227. Бывший рыболовный мотобот Главсевгосрыбтреста «Кренкель» (до 29.07.1941 г.). Водоизмещение 50 т. ГЭУ 50 л.с. Мобилизован 29.07.1941 г., вооружен и включен в состав СФ. Участвовал в обеспечении десантов в губу Западная Лица в июле 1941 г.

Потоплен 18 ноября 1941 г. береговой артиллерией противника в губе Западная Лица.

51. СКА-42, сторожевой катер

Построен в 1939 г. До 2.07.1941 г. моторный бот «Тайфун», бортовой № 222. Водоизмещение 264 т. Размерения: 25.7 × 6.5 × 2.8 м. ГЭУ 140 л.с. Скорость 7/6 узлов, дальность 1300 миль.

Мобилизован 2.07.1941 г. и включен в состав СФ. Вооружение: 1 × 45 мм, 1 × 12.7 мм и 2 × 7.62 мм пулемета (с августа 1943 г. 4 × 4 × 12.7 мм и 2 × 1 × 12.7 мм пулемета). Экипаж 15 чел. Участвовал в высадке и обеспечении десанта на м. Пикшуев 28.04 — 13.05.1942 г.

Потоплен 18 августа 1943 г. авиацией противника (36 самолетов) в губе Эйна.

52. СКА-46, сторожевой катер

Построен в 1938 г. Водоизмещение 233 т. Размерения: 26 × 6.4 × 2.8 м. ГЭУ 140 л. с.



Скорость 8/7 узлов, дальность 1020 миль. До 2.12.1939 г. мотобот «Эйна», до 4.03.1940 г. СКА №5, до 4.03.1941 г. «Радуга», до 29.07.1941 г. «Эйна», с 10.06.1944 г. «СК-46», бортовой № 221.

Мобилизован 2.12.1939 г. и включен в состав СФ в качестве сторожевого катера. 4.03.1940 г. переклассифицирован в сторожевой корабль. Участвовал в советско-финляндской войне. 4.03.1941 г. возвращен Наркомату рыбной промышленности, но 29.07.1941 г. мобилизован повторно и включен в состав СФ в качестве сторожевого катера. Вооружение: 2 × 45 мм, 2 × 12.7 мм и 2 × 7.62 мм пулемета, 1 катерный трал. Экипаж 15 чел. Участвовал в высадке и обеспечении десанта на м. Пикшуев 28.04 — 13.05.1942 г. Потоплен вражеской авиацией 19 августа 1943 г. в Мотовском заливе.

53. СКА-211, сторожевой катер

Бывший мотобот «Нокуев».

Потоплен немецкой авиацией 18 августа 1943 г. в губе Эйна полуострова Рыбачий. Командир Ф.И. Ткаченко и часть команды спасены, 5 членов экипажа погибли.

54. СКА-222, сторожевой катер

Бывший мотобот «Эстна».

Потоплен немецкой авиацией 18 августа 1943 г. в губе Эйна полуострова Рыбачий. Погиб весь экипаж.

55. ТАМ-109, тральщик

Бывший английский тральщик MMS-203. Имел деревянный корпус с целью получения наименьшего магнитного поля при прохождении над минами.

Погиб 22 ноября 1944 г. у о. Сенгейский в Баренцевом море во время сильного шторма. При опускании на дно, на глубине около 25 м. взорвались глубинные бомбы. Командир старший лейтенант Я.С. Величко и все 24 члена экипажа погибли (по другим данным удалось спасти несколько человек).

56. ТЩ-44, тральщик

Бывший рыболовный траулер РТ-411 «Ненец» Мурманского тралового флота. Водоизмещение 1200 т. Размещения: 54 × 9 × 4.5 м. ГЭУ котломашинная, 650 л. с. Экипаж 43 чел. Построен на «Севморзаводе», г. Севастополь. В Архангельске — с 1933 г.

Мобилизован 19.10.1939 г., переоборудован в тральщик и включен в состав СФ под наименованием Т-5. С 23.11.1939 г. — Т-896. Участвовал в советско-финской войне. 29.03.1940 г. разоружен. 25.06.1941 г. повторно мобилизован, с 29.07.1941 г. в составе СФ. Бортовой номер 44. С 13.08.1941 г. в составе Беломорской флотилии. Вместе с тральщиком СФ ТЩ-898 нес дозорную службу в районе м. Святой Нос — м. Черный

Торпедирован немецкими подлодками «U-451» и «U-752» 25 августа 1941 г. в районе Иоканги, в 80 кабельтовых от м. Черный. Командир лейтенант С.И. Коварский и 40 членов экипажа погибли, 2 человека спасены.

57. ТЩ-65 (Т-911), тральщик

Бывший РТ-76 «Астрахань» Мурманского госрыбтреста. Заложен в 1931 г., на Северной верфи в Ленинграде. Спущен на воду в 1932 г., вступил в строй в 1933 г. Корпус стальной, клепаный. Водоизмещение 1107 т, длина 53,4 м, ширина 9 м, осадка 4,27 м. Полезный груз 420 т. Мощность машины 650 л. с. 13.11.1941 г мобилизован, переоборудован в тральщик и 26.11.1941 г. включен в состав Беломорской флотилии СФ. Носил бортовой № 65. Вооружение: 2 × 45 мм, 2 × 7,62 мм пулемета, тралы: Шульца, 2 змейковых, тихоходный охранитель от мин ТОК-1. Экипаж 43 чел.

30 июля 1943 г. тральщики Т-911 и Т-901 эскортировали транспорт «Рошаль» от о. Колгуев в губу Белушья на Новой Земле. Этот конвой, имевший кодовое обозначение БА-12, прикрывали с воздуха еще 2 самолета МБР-2. Вечером, уже на подходе к Белушьей, немецкая подлодка «U-703» выследила и атаковала конвой. Торпеда попала в кормовую часть тральщика Т-911, и через 30 секунд после взрыва он затонул (по одной из версий тральщик заслонил от торпеды транспорт «Рошаль»). Командир капитан-лейтенант Н.К. Голубенцев и 14 членов экипажа были спасены, 25 человек погибли. Координаты гибели: 70°07'N, 51°50'E.

58. ТЩ-890, тральщик

Бывший рыболовный траулер РТ-31 «Налим» Мурманского тралового флота. Построен в 1913 г. в Англии. Водоизмещение — 585 т, длина — 42,32 м, ширина — 7,29 м, осадка — 3,64 м, полезный груз — 145,5 т, Мощность машины — 381 л. с. Экипаж 31 чел. (по другим данным: длина — 44,55 м, ширина — 7,71 м, осадка — 4,1 м, вместимость валовая/чистая — 322/84 рег. т.). Имел стальной, клепаный корпус.

1.08.1913 г. куплен русским правительством и в качестве портового судна зачислен в состав Сибирской флотилии под именем «Патрон». В июле 1914 г. вооружен, оборудован тральным устройством и 16.07.1915 г. переклассифицирован в тральщик (ТЩ «Патрон»). 2.07.1915 г. перечислен в состав БФ. В апреле 1918 г. перешел из Гельсингфорса в Кронштадт (Ледовый поход). 4.08.1918 г. переклассифицирован в сторожевое судно. 24.05.1921 г. разоружен и передан рыбному отделу Петрокоммуны. 6.03.1922 г. сдан в порт на хранение. 23.01.1923 г. передан тресту «Главрыба» для использования в качестве рыболовного траулера и переведен на Баренцево море. В 1924 г. под командованием капитана Н.П. Костина вышел из Архангельска в первое зимнее плавание.

9.08.1933 г. принят от НКРП, переоборудован в ТЩ и включен в состав СФ. Участвовал в финской войне. Имел бортовой № 18. В годы ВОВ тральщик СФ (ТЩ-890).

9 июля 1941 г. при высадке десанта в губе Большая Западная Лица был атакован 9 бомбардировщиками противника, получил повреждения (разошлись швы) и выбросился на берег. В результате налета второй группы из 8 самолетов загорелся и затонул. Погибло 12 человек (по другим 10).



59. ТЩ-31 (Т-886), тральщик

Бывший рыболовный траулер РТ-15 «Засольщик» Мурманского тралового флота. Построен в 1930 в Эмдене (Германия). В годы ВОВ тральщик ТЩ-31. С 29.07.1941 г. — в составе СФ., с 13.08.1941 г. — Беломорской флотилии. Т-886, бортовой номер 31.

Входил в состав конвоя «ИК-9», следовавшего из Иоканьги с личным составом и материальной частью зенитных батарей.

9 мая 1944 г. В 14 ч. 15 м. на траверзе Тюва-Губы в Кольском заливе в точке 69°11'N, 33°34'E. был атакован группой вражеских самолетов (4 ФВ-190). После попадания бомбы в машинное отделение корабль переломился и затонул через 1,5 мин. на глубине 282 м. Командир капитан-лейтенант З.С. Рашев и 12 человек команды были спасены, 28 членов экипажа и 35 артиллеристов береговой батареи, следовавшие на борту корабля, погибли.

60. Т-883, тральщик

Был атакован немецкой подводной лодкой 29 декабря 1944 г. в 16.15 в 7,5 милях юго-восточнее мыса Святой Нос. Торпеда попала в кормовую часть. Корабль затонул в течение минуты. Следовавшие рядом тральщик Т-887 и большой охотник БО-142, не приняв никаких спасательных действий, ушли в базу. Когда через 2 часа на место прибыли СКА БО-225 (бывший USS SC-1517) и БО-227 (бывший USS SC-1502) — не было обнаружено ни обломков, ни людей. 49 человек погибли.

61. ТЩ-37, тральщик

Бывший рыболовный траулер РТ-4 «Двина». Построен в 1931 в Эйсвардене (Германия). Корпус стальной, клепаный. Водоизмещение — 1180 т, длина — 55 м, ширина — 9,04 м, осадка — 4,12 м. Полезный груз — 450 т. Мощность машины — 650 л. с. Экипаж 41 человек.

С 1930 г. под руководством капитана А.А. Егорова ставил рекорды вылова рыбы. В годы Великой Отечественной войны — тральщик СФ. Носил бортовой номер 37 (ТЩ-37). Потоплен германской подводной лодкой «U-995» у м. Святой Нос в Баренцевом море 29 декабря 1944 г. Командир старший лейтенант Д.Ф. Сафонов и все 50 членов экипажа погибли.

62. Т-904, тральщик

Бывший рыболовный траулер № 55, РТ-94 «Жданов» Мурманского тралового флота. Построен в 1933 г. (по другим данным в 1935 г.) на Северной верфи в Ленинграде. Достроен в Мурманске. Корпус стальной, клепаный. Водоизмещение — 1107 т, Длина — 53,4 м, ширина — 9 м, осадка — 4,27 м. Полезный груз — 420 т. Мощность машины — 650 л. с. Экипаж 41 чел. В годы Великой Отечественной войны имел наименования: СКР-66, Т-904, ТЩ-58.

Подорвался на минах, выставленных немецкой подводной лодкой «U-625» в проливе Югорский шар в Карском море в 1943 г. Командир капитан-лейтенант П. А. Задорин и 17 чел. экипажа спасены, 26 чел. погибли.

63. РТ-52 «Сом», рыболовный траулер

Рыболовный траулер Мурманского тралового флота. Построен в 1931 г. в Эйсвордене (Германия). Водоизмещение — 1180 т, длина — 55 м, ширина — 9,04 м, мощность машины — 650 л. с., полезный груз — 450 т. Экипаж 41 чел.

Потоплен немецкой подводной лодкой «U-956» (по другим данным «U-995») 24 декабря 1944 г. у мыса Святой Нос. Судно затонуло в течении минуты. Капитан К.П. Хохлин и 33 члена экипажа погибли. Выжил (попал в плен) 1 человек — артиллерист В.А. Дремин, прикомандированный для обслуживания зенитной установки. Позже он рассказал о последних минутах судна:

«Мы покинули порт 24 декабря. После ужина свободные от вахты моряки, в том числе и я, остались в кают-компании. В десятом часу тишину рванул короткий гудок. Мы вскочили с мест, и в следующее мгновение взрыв потряс траулер, погас свет. Я ударился о переборку и упал. В суматохе еле выбрался на палубу. Капитанский мостик и радиорубка были — снесены. Корма вздернулась вверх, корабль валился на правый борт. Мелькнула мысль: опустить шлюпку. Но от нее остались одни обломки. Не знаю, как оказался в ледяной воде. Очнулся и увидел спасательный круг. Уцепился за него, оглянулся. Траулер уже исчез».

64. РТ-19 «Коминтерн», рыболовный траулер

Траулер Мурманского тралового флота. Построен в 1930 г. в г. Данциге (Германия, ныне Польша). Водоизмещение — 1165 т, длина — 51,1 м, ширина — 9 м, высота — 5 м, мощность двигателя — 650 л. с, Экипаж — 42 чел. Экипаж траулера активно участвовал в соревнованиях стахановцев. В 1936 г. — один из первых выловил 40 тыс. ц. рыбы за год. В годы ВОВ — вел промысел в Баренцевом море. Летом 1941 г., несмотря на попавшую в траулер неразорвавшуюся бомбу, продолжил лов рыбы.

1 марта 1942 г. — потоплен немецкой подводной лодкой «U-436» у Териберского мыса. Капитан Г.Е. Дубаков и все 30 членов экипажа (по другим данным 33 чел.) погибли.

65. РТ-67 «Молотов», рыболовный траулер

Рыболовный траулер Мурманского тралового флота.

Построен в 1932 в Ленинграде. Корпус стальной клепаный. Водоизмещение — 1107 т, длина — 53,4 м, ширина — 9 м, осадка — 4,27 м. Полезный груз 420 т. Мощность машины 650 л. с. Экипаж 41 чел.

12.07.1941 г. (по другим данным 13.07.) на пути из Мурманска в Йокангу вместе с РТ-32 «Кумжа» под охранением сторожевого корабля СФ «Пассат» был атакован 3 германскими эскадренными миноносцами типа «Карл Хальстер» у Гавриловских островов. В ходе боя РТ-67 и СКР-22 «Пассат» были потоплены, РТ-32 после серьезных повреждений выбросился на отмель у становища Гаврилово. Капитан А.А. Пушкин и большая часть членов экипажа РТ-67 «Молотов» погибли, 2 человека спасены.



66. РТ-68 «Енисей», рыболовный траулер

Рыболовный траулер Мурманского тралового флота. Построен в 1932 в Ленинграде на Северной верфи. Корпус стальной, клепаный. Водоизмещение — 1107 т, длина — 53,4 м, ширина — 9 м, осадка — 4,27 м. Полезный груз — 420 т. Мощность машины — 650 л. с. Экипаж 41 чел.

Потоплен немецкой авиацией 18 января 1942 г. в северо-восточной части Баренцева моря, у мыса Черный, в 20 милях от Мурманского берега. Капитан В.М. Маевский и экипаж на шлюпках в двадцатиградусный мороз добрались до берега у становища Варзино, 1 человек погиб.

67. РТ-103 «Победа», рыболовный траулер

Рыболовный траулер Мурманского тралового флота. Потоплен немецкой авиацией 4 апреля 1942 г. В районе мыса Выев Наволок, в Ура-губе, у бывшего населенного пункта Порт-Владимир. Затонул в течении 3-х минут. Два «малых охотника» СФ подняли из воды 26 чел., в т. ч. капитана Ю. С. Попова. Двое моряков вскоре умерли.

68. РТ-32 «Кумжа», рыболовный траулер

Построен до 1907 г. в Англии. Бывший аргентинский траулер «Dos» компании «Sociedad Pescadora Argentina», Буэнос-Айрес. Длина 34,13 м, ширина 6,57 м, осадка 3,66 м, водоизмещение 481 т, вместимость полная/чистая 207/94 рег. т, грузоподъемность 85 т, паровая машина тройного расширения мощностью 480 л. с., скорость 11 узлов.

29.09.1916 года куплен Морским ведомством как Т-32 и 20.01.1917 г. включен в состав ФСЛО (Флотилии Северного Ледовитого океана).

Участвовал в Первой мировой войне. 22.05.1918 г. выделен для передачи Норвегии в счет погашения долга Морского ведомства, но в августе 1918 г. захвачен белогвардейцами и продан Центросоюзу. 19.03.1920 г. национализирован и передан в распоряжение Беломорского Управления рыбозверинными промыслами (Архобластьрыба) в качестве рыболовного траулера Т-32 «Кумжа». 22.06.1941 г. мобилизован и в качестве спасательного судна включен в состав Северного Флота. Участвовал в Великой Отечественной войне. 13.07.1941 г. был обстрелян тремя немецкими эсминцами, получил повреждения и выбросился на берег в бухте Порчниха, в точке с примерными координатами 69°4'40»N, 36°17'28»E. Дальнейшая судьба судна не установлена (по некоторым сведениям был поднят).

69. МО-121, малый охотник за подводными лодками

Поврежден немецкой авиацией и затем затоплен 26 июня 1943 г. в районе мыса Выев-Наволок. Погибли 12 человек.

70. МО-123, малый охотник за подводными лодками

Потоплен 21 июля 1943 г. в Мотовском заливе, в районе губы Эйна. Командир капитан-лейтенант М. Г. Данилов и 25 членов экипажа погибли.

71. МО-124, малый охотник за подводными лодками

Потоплен 6 октября 1943 г. в Кувшинской Салме Кольского залива. Командир лейтенант В. Р. Голубев и весь экипаж погибли.

72. МО-435, морской охотник

Бывший РТС-37. Командир старший лейтенант В.В. Кошкин.

Потоплен при налете немецкой авиации на Кувшинскую Салму 9 мая 1944 г. 7 членов экипажа погибли.

73. МО-437, морской охотник

Бывший РТС-40.

Потоплен немецкой авиацией 9 мая 1944 г. в Кувшинской Салме. Командир капитан-лейтенант В. А. Князев и восемь членов экипажа погибли, часть команды спасена.

74. МО-439, морской охотник

Бывший РТС-43. Потоплен немецкой авиацией 9 мая 1944 г. в Кувшинской Салме. Командир младший лейтенант В.И. Абакумов и часть команды спасены, погибли семь членов экипажа.

75. МО-443 морской охотник

Бывший РТС-47.

Потоплен при налете немецкой авиации на Кувшинскую Салму 9 мая 1944 г.

76. БО-224, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1943 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй 4.07.1944 г. Водоизмещение 136 т. Размещения 33,8 × 5,2 × 1,9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Борфорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 5.07.1944 г. «SC-15072». Принят советским экипажем 5.07.1944 г. Прибыл в Полярный 25.08.1944 г. и вошел в состав СФ. С 15.01.1945 г. использовался в учебных целях. Потоплен 2 марта 1945 г. германской подводной лодкой «U-995» на Кильдинском плесе. Командир лейтенант И.Г. Гайдовщиков и 32 члена экипажа погибли, три человека спасены.

77. БО-229, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1943 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй 8.07.1944 г. Водоизмещение 136 т. Размещения 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим дан-

ным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел.

Передан СССР по ленд-лизу. До 25.08.1944 г. «SC-1485». Принят советским экипажем в августе 1944 г. 28.10.1944 г. вошел в состав СФ. Потоплен 7 декабря 1944 г. германской подводной лодкой «U-997» в районе о. Кильдин. в точке с координатами 69°28'N, 34°19'E. Корабль разломился и затонул в течение нескольких минут. 13 выживших были подобраны охотником БО-227. Погибли 23 человека. В том числе командир старший лейтенант Романов и часть экипажа спасены, погиб 21 моряк.'

78. БО-230, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1944 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй 19.07.1944 г. Водоизмещение 136 т. Размещения 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. До 25.08.1944 г. «SC-1477».

Передан СССР по ленд-лизу. Принят советским экипажем в августе 1944 г. 28.10.1944 г. вошел в состав СФ. Потоплен 5 декабря 1944 г. германской подводной лодкой «U-365» в районе Териберки. Командир лейтенант М.Д. Елин и 36 человек экипажа погибли.

79. «ГО-12», гидрографический катер

Погиб 24 июня 1942 г. во время налета авиации противника на корабли в районе мыса Мишуков в Кольском заливе.

80. «Снеток», мотобот

26 июня 1943 г. на переходе из губы Эйна (Мотовский залив) в Порт Владимир атакован и в течении 20 минут обстреливался двумя самолетами противника. Затонул у мыса Городецкий (полуостров Рыбачий). Команда бота была спасена, один человек получил тяжелое ранение.

81. ММБ-32 «Академик Берг», мотобот

Потоплен 13 июня 1943 г. у мыса Выев-Наволоок, при входе в Мотовский залив

82. ПМБ-67, мотобот

Сгорел 14 июня 1943 г. у мыса Выев-Наволоок, при входе в Мотовский залив.

83. «Маяк», плавбаза

Была потоплена 6 октября 1943 г. во время авианалета трех немецких самолетов в

Кувшинской салме. При отражении атаки огнем батареи № 209 был сбит один самолет противника.

84. ПМБ-61, дрейфтербот

Потоплен авиацией противника (36 самолетов) 18 августа 1943 г. в восточной части Мотовского залива, в губе Эйна.

85. МБ-3 «Сазан», дрейфтер

Потоплен 22 мая 1943 г. у входа в губу Ура Мотовского залива.

86. «Кильдин», дрейфтер

Потоплен 23 сентября 1943 г. у поселка Чан-Ручей в губе Ура.

87. «Венера», парусно-моторная шхуна

Потоплена 23 сентября 1943 г. у поселка Чан-Ручей в губе Ура.

88. «Двинская-2», шаланда

Потоплена 10 июля 1941 г. в губе Эйна полуострова Рыбачий.

89. «Териберка», паровая шаланда

Потоплена 17 июля 1941 г. в бухте Нерпичья, губы Западная Лица.

90. № 1, буксир

Потоплен 10 мая 1943 г. у мыса Кекурский, полуострова Рыбачий.

91. «Комилес», буксирный пароход

По некоторым сведениям, принадлежал Печорскому лесозаводу, который до 1942 г. находился в подчинении системы «Комилеса» и в дальнейшем был передан в Наркомат рыбпрома.

16 августа 1942 г. караван небольших невооруженных судов, вышел из поселка Хабарово в Нарьян-Мар. Пароход «Норд» буксировал неисправный буксирный пароход «Комилес» и лихтер «Ш-500» груженный углём, а буксирный пароход «Комсомолец» — баржу П-4. На последней находилось 300 человек, большинство из которых были заключенными лагерей «Норильскстроя», на барже также были женщины и дети. До утра плавание проходило спокойно. «Комсомолец» с баржей П-4 возглавлял колонну, двигаясь со скоростью 6 узлов. За ним на небольшом расстоянии следовал «Норд».

17 августа около 7 часов утра, когда караван проходил в двух милях от северного побережья острова Матвеев в Баренцевом море, вблизи него всплыла германская подводная лодка U-209, и открыла артиллерийский огонь. Радистка «Комсомольца» Александра Кожевина успела сообщить о нападении. В качестве первой цели для атаки была выбрана

баржа П-4. К 7:00 она была вся объята пламенем, но продолжала держаться на плаву. Находящиеся на ней люди, спасаясь от огня, прыгали за борт. В общей сложности в воде находилось около 300 человек. Пока лодка расстреливала баржу, «Комсомолец» отдал буксирный канат и попытался скрыться. Этот маневр был замечен, и лодка немедленно перенесла огонь на уходящее судно. После нескольких прямых попаданий 88-миллиметровыми снарядами буксир загорелся, но не затонул, а выбросился на северную оконечность острова Матвеев. Разделавшись с «Комсомольцем», U-209 дважды безуспешно торпедировала горящую баржу П-4. В 07:20, бросив баржу догорать, U-209 устремилась в погоню за остальными судами каравана. К этому времени буксир «Норд», успел отвести «Комилес» и лихтер «Ш-500» к острову Матвеев, поставив их на якорь в восьмистах метрах от берега. Затем он отдал буксирный канат и, обогнув остров с западной стороны, взял курс на Югорский Шар. В 08:00 U-209 подошла к неподвижно стоящим советским судам и потопила «Комилес» артиллерийским огнём. Его экипажу пришлось броситься в воду и добираться до берега вплавь. Расстояние до него было не очень большим, и многим морякам удалось это сделать. В 08:05 по лихтеру «Ш-500» была выпущена торпеда с расстояния 300 метров, но, как и в первых двух случаях, в цель она не попала. Чтобы добить безоружный лихтер, подводной лодке пришлось в 08:10 снова открыть артиллерийский огонь. Вскоре лихтер, объятый пламенем, медленно ушел под воду. В 08:15 подлодка повернула в сторону горящей баржи П-4. Снарядов к орудию больше не было, и в 08:31 лодка ушла на перископную глубину. Сблизившись с баржей на дистанцию 320 метров, лодка выпустила торпеду и потопила её.

Информация о нападении германской подводной лодки на буксирный караван у острова Матвеев была получена в Хабарово около 09:20. Стоящие там тральщики ТЩ-54 и ТЩ-62 снялись с якоря и двинулись в район происшествия. В 11:00 на зюйде был замечен силуэт буксира «Норд», с которым удалось сблизиться через 40 минут. Его капитан вкратце обрисовал ситуацию, сообщив, что о судьбе остальных судов и их экипажей он ничего не знает. Пристроив буксир в кильватер ТЩ-54, корабли полным ходом пошли к острову Матвеев. В 14:40 при подходе к острову на воде была замечена шлюпка с людьми. Тральщики изменили курс и в 15:00 приняли на борт двух человек с баржи П-4, один из которых имел тяжелое ранение в руку. Одновременно ТЩ-54 подобрал два мертвых тела, державшихся на воде благодаря пробковым поясам. Спасенные сообщили, что они единственные, кто уцелел с баржи П-4. В 15:40 тральщики подошли к месту гибели лихтера «Ш-500» и буксира «Комилес». Возле мачты затонувшего буксира, торчавшей из воды, «Норд» застопорил машину и спустил шлюпки для эвакуации с берега оставшихся в живых. В 17:10 тральщики обнаружили у самого берега корпус сгоревшего «Комсомольца». Подойти к нему они не решились из-за малых глубин и встали на якорь в ожидании, когда «Норд» снимет людей с острова. После завершения этих работ на борту последнего оказалось 23 спасенных. Таким образом, из 328 человек, находившихся на судах уничтоженного каравана, 305 утонули либо погибли в ходе артиллерийского обстрела. В 19:50 оба тральщика и

буксир «Норд» снялись с якоря и 18 августа благополучно прибыли в Хабарово.
Координаты гибели судна: 69°30'N, 58°32'E.

Иностранные суда

92. HMS «Matabele», эскадренный миноносец

HMS «Matabele» (Корабль Его Величества «Матабеле») — британский эскадренный миноносец типа «Трайбл». Заложен 1.10.1936 г. по заказу английской фирмы «Scotts» на стапелях в шотландском городе Гринок. Спущен на воду 6.10.1937 г. Введен в строй 25.01.1939 г. Назван в честь африканского племени матабеле.

На момент вступления в строй имел следующее вооружение:

— 8 120-мм морских орудий Mk XII (англ.) в четырёх спаренных установках Mk XIX (4.7-inch Twin Mk. XIX). 300 снарядов на ствол (200 фугасных, 50 осколочных с дистанционным взрывателем и 50 осветительных);

— 1 четырёхствольная 40-мм зенитная установка «Виккерс» Mk VII;

— 2 счетверённых 12,7-мм зенитных пулемёта «Виккерс» Mk I;

— 4 пулемёта «Lewis» калибра 7,71 мм;

— 1 бомбосбрасыватель, 2 бомбомёта и 20 глубинных бомб;

— 1 четырёхтрубный 533-мм торпедный аппарат с четырьмя торпедами Mk IX.

В июле 1940 г. перевооружен в ходе ремонтных работ на верфи в Фалмуте.

До начала Второй мировой войны служба эсминца, большей частью была связана с учебными выходами в море и посещением портов. В начале войны сопровождал различные ударные соединения, принимал участие в боевых операциях.

В январе 1942 года «Matabele» совместно с однотипным «Somali» состоял в охране лёгкого крейсера «Trinidad», осуществлявшего прикрытие арктического конвоя PQ-8 направлявшегося из Исландии в Мурманск. Конвой начал свой путь 11 января 1942 г. и 16 января подвергся атакам немецких субмарин. 17 января эсминец был торпедирован немецкой подводной лодкой «U-454» в точке 69°21'N, 35°27'E. Торпеда ударила в корму корабля, и он затонул в течение 2 минут. На глубине сдетонировали приготовленные к использованию глубинные бомбы, добившие тех, кто ещё держался на воде.

Погибло 238 членов экипажа, спаслось два человека.

93. HMS «Edinburgh» (C16), лёгкий крейсер

Британский лёгкий крейсер типа «Таун» (подтип «Белфаст»), один из 9 крейсеров этого типа в составе Королевского военно-морского флота во время Второй мировой войны. Назван (31.03.1938 г.) в честь Эдинбурга — столицы Шотландии.

Заложен 30.12.1936 г., спущен на воду 31.03.1938 г. Веден в эксплуатацию 6.06.1939 г. Длина — 90,17 м наибольшая; 187,88 м по ватерлинии; 179,65 м между перпендикулярами. Ширина — 19,32 м. Двигатели: 4 турбозубчатых агрегата Парсонса, 4 трёхколлекторных котла Адмиралтейского типа. Мощность — 82 500 л. с. (60 МВт) — проектная.

Экипаж — 730 чел. Вооружение: 4 × 3 — 152-мм/50 орудий Mk-XXIII в башенных установках МК-XXIII; 6 × 2 — 102-мм/45 Mk-XIX, 2 × 8 — 40-мм «помповов»; 2 трёхтрубных 533-мм торпедных аппарата TR-4.

В конце апреля 1942 г. «Эдинбург» во главе конвоя QP-11 вышел из Мурманска в Англию. На борт крейсера было погружено, согласно сохранившимся документам, 93 деревянных ящика, в которых содержалось 465 слитков золота весом 5534603,9 граммов (195548 унций).

30 апреля 1942 г. (по другим сведениям, 1 мая) в 187 милях к северу от Мурманска крейсер был торпедирован немецкой подводной лодкой «U-456» (командир — Макс-Мартин Тейхерт). Крейсер получил две торпеды: одна попала в левый борт, вторая — в корму. «Эдинбург» потерял ход, но остался на плаву. На помощь подошли два британских эсминца и под их охранением крейсер попытался вернуться в Мурманск, однако, корабли были атакованы тремя немецкими эсминцами. Они открыли по «Эдинбургу» артиллерийский огонь и выпустили торпеды. Одна из торпед попала в корму крейсера, после чего он еще больше накренился на левый борт. В ходе боя был потоплен немецкий эсминец «Герман Шёман». Остальные два немецких эсминца сняли с него экипаж и отошли. Британский контр-адмирал Картер, руководивший операцией, отдал приказ английским эсминцам снять с «Эдинбурга» экипаж и добить поврежденный крейсер торпедами. Корабль затонул вместе с золотом на глубине примерно 900 футов (около 260 м). Все члены экипажа — 750 человек, были спасены и доставлены в Мурманск.

В мае 1981 г. были начаты работы по поиску погибшего корабля и подъема его ценного груза. Останки крейсера были обнаружены 14.05.1981 г. на глубине 250 м. В результате водолазных работ был поднят 431 слиток золота общим весом 5129,3 кг. Еще 29 слитков весом 345,3 кг были подняты в сентябре 1986 г. Пять слитков золота весом 60 кг остались лежать на дне Баренцева моря.

94. HMS «Bluebell», корвет

HMS «Bluebell» (англ. Её Величества Корабль «Блюбел») («Колокольчик») — британский корвет типа «Флауэр». Построен Заложен 27.07.1939 г, на верфи компании «Флеминг энд Фергюсон» в городе Пейсли, спущен на воду 24.04.1940 г, вступил в строй 19.07.1940 г. Водоизмещение — 940 т, длина — 62 м, ширина - 10 м, осадка- 3,51 м. Двигатели: четырёхтактная паровая машина тройного расширения, два котла, мощность 2750 л.с. Вооружение: 102-мм морское орудие Mk IX, два 40-мм орудия Mk VIII; 2 × 20-мм Эрликон, 2 × 7,7-мм пулемёты Льюиса, бомбомёт «Хеджхог», 4 бомбомёта Mk II (К-пушка), 2 отсека для сброса бомб (40 бомб)

Нес службу в Атлантике и Средиземноморье (боролся с подлодками, поддерживал с моря десанты в Италии и Франции), а также сопровождал конвои из Великобритании в Центральной Атлантике и Западной Африки.

В июле 1942 г. после ремонта «Блюбелл» начал охранять северные конвои, шедшие в СССР: первым таким, стал конвой PQ-18, шедший из Рейкьявика в Архангельск

(сентябрь-ноябрь 1942 г.). Позднее корвет охранял с декабря 1942 г. по январь 1943 г. атлантические конвои. В феврале-марте 1943 г. сопровождал конвой JW-53 из Ива в Колу. В июне 1943 г. прибыл в Средиземноморье, в июле принял участие во вторжении союзников на Сицилию, продолжая охранять конвои до августа месяца. С февраля по апрель 1944 г. сопровождал советские конвои JW-57 и JW-58, в мае был переведён в 143-ю эскортную группу, в составе которой обеспечивал огневую поддержку союзникам во время высадки в Нормандии. С августа в составе 8-й эскортной группы возобновил охрану северных конвоев (конвой JW-59 под его прикрытием прибыл в сентябре 1944 г. в пункт назначения).

2 февраля 1945 г. «Блюбелл» был включён в группу кораблей охранения северного конвоя JW-64. Прибыв в Мурманск, он обнаружил группу подводных лодок, которая готовилась атаковать новый конвой RA-64, направляющийся в Великобританию. 17 февраля корвет был торпедирован подводной лодкой U-711 и затонул спустя менее чем 30 секунд после атаки.

Был торпедирован немецкой подлодкой «U-711» под командованием Ханса-Гюнтера Ланге 17 февраля 1945 г. в Кольском заливе, защищая конвой RA-64, шедший из Мурманска. Затонул спустя менее чем 30 секунд после атаки в точке с координатами 69°24'N, 33°42'E (по другим данным в точке 69°36'N, 35°29'E). Выжил только один член экипажа. 85 человек погибли.

95. HMS «Lapwing», шлюп

Принадлежал Британии. Судно охранения северного конвоя.

Потоплен 20 марта 1945 г. немецкой подводной лодкой «U-716» в точке с координатами 69°26'N, 33°47'E. 61 человек были спасены. Погибли 168 человек.

96. HMS «Lark», шлюп

Принадлежал Британии. Водоизмещение 1350 т. Сопровождал конвой JW-64.

17 февраля 1945 г. в 12.15 на Кильдинском плёсе в точке с координатами 69°30'N, 34°33'E был атакован немецкой подводной лодкой «U-968». Взрывом кораблю оторвало корму. Она затонула почти мгновенно. 3 человека погибли и несколько были выброшены за борт. Находившийся поблизости катер МО-434 организовал спасение людей. Носовая часть поврежденного шлюпа была взята на буксир буксирными пароходами М-1 и М-3 и отведена в Кольский залив, где посажена на осушку в районе завода «Севморпуть» (Роста), и впоследствии списана.

97. HMS «Goodall», корвет

Принадлежал Британии.

29 апреля 1945 г. был торпедирован немецкой подводной лодкой «U-286» около 23.00 в 7 милях от устья Кольского залива (мыс Сеть-Наволок) в точке с координатами 69°25'N, 33°38'E. От детонации взорвался боезапас корабля. Носовая часть корвета была полностью разворочена. Погибли 112 человек. 44 человека спасены.



На следующий день корвет, еще остававшийся наплаву, из-за невозможности его буксировки был потоплен английским фрегатом HMS «Anquilla» (K500).

Считается, что HMS «Goodall» стал последней победой немецких подводников в Заполярье.

98. HMS «Gossamer», тральщик

Принадлежал Британии. Судно сопровождения конвоя QP-12.

Погиб 24 июня 1942 г. во время налета авиации противника на корабли в районе мыса Мишуков в Кольском заливе. 23 человека погибли, 12 ранены.

99. «Alcoa Ranger», пароход

Принадлежал США. Построен в 1919 г. Тоннаж 5116 брт. Экипаж 53 чел. Входил в качестве транспорта в конвой Q-17.

7 июля 1942 г. потоплен немецкой подводной лодкой «U-255» у берегов Новой Земли, в точке с координатами 71°38'N, 49°35'E. Торпеда ударила в правый борт в районе трюма №2. Судно быстро получило крен на правый борт. Экипаж эвакуировался в 3 спасательные шлюпки. Немцы опросили выживших, указали направление к Новой Земле, после чего выпустили 6 снарядов в брошенный транспорт с расстояния 100 м. В 13.00 транспорт затонул форштевнем вперёд. Шлюпки в тот же день достигли берега Новой Земли, люди из третьей лодки ступили на берег мыса Канин Нос через неделю.

Останки судна были обнаружены в 2003 г. международной экспедицией, организованной Петербургской региональной общественной организацией «Полярный конвой». С помощью, установленной на борту гидрографического судна Северного флота «Сенеж» современной аппаратуры, военные гидрографы и специалисты Всероссийского научно-исследовательского института геологии имени А.П. Карпинского смогли уточнить местоположение корабля, лежащего на глубине 94 м.

100. «Daniel Morgan», пароход

Принадлежал США. Построен в 1942 г. Тоннаж 7177 брт. Входил в качестве транспорта в состав конвоя PQ-17.

Торпедирован 6 июля 1942 г. немецкой подводной лодкой «U-88» в точке с координатами 75°08'N, 45°06'E. Одна торпеда попала в мидель с правого борта. Через несколько минут вторая торпеда ударила в машинное отделение, вывела из строя машины и рулевое управление. Пароход некоторое время погружался медленно, потом опрокинулся и затонул. 3 члена экипажа погибли. 51 человек были подобраны советским транспортом «Донбасс».

101. «Fairfield City», пароход

Принадлежал США. Построен в 1921 г. Вместимость 5686 брт. Входил в состав конвоя PQ-17.

5 июля 1942 г. подвергся атаке трех Ju-88 в точке с координатами 74°40'N, 39°45'E. Первый самолёт сбросил бомбы в непосредственной близости от правого борта, второй — положил бомбы на ют, третий — разбомбил ходовой мостик, убив всех, кто там был в этот момент, кроме рулевого, который получил тяжелые ранения. Оставшиеся в живых высадились в 3 шлюпки и направились в сторону Новой Земли. Горящий пароход затонул на глазах отплывавшего экипажа. Погибло 6 человек, 34 члена экипажа были подобраны у берегов Новой Земли траулером HMS «Ayrshire (FY225).

102. «River Afton», пароход

Принадлежал Британии. Построен в 1937 г. Тоннаж — 5479 брт. Флагман конвоя PQ-17.

Был торпедирован немецкой подводной лодкой «U-703» 6 июля 1942 г. северо-восточнее Кольского полуострова в точке с координатами 75°57'N, 43°00'E. Капитан приказал оставить судно. Шлюпки левого борта были уничтожены взрывом. Пока спускали шлюпки правого борта, в 00.05 и 00.22 пароход получил ещё 2 торпеды. 26 человек погибли. Подводная лодка всплыла рядом с командирским яликом, немцы спросили название судна и его груз, передали англичанам колбасу и пресную воду, и в надводном положении ушли. 38 (по другим данным 36) выживших были спасены британским корветом HMS «Lotus» (K130). Погибли 23 человека.

103. «Hartlebury», пароход

Принадлежал Британии. Построен в 1937 г. (по другим данным в 1934 г.). Тоннаж 5082 брт. Экипаж 31 чел. Входил в качестве транспорта в состав конвоя PQ-17.

7 июля 1942 г. подвергся торпедной атаке немецкой подводной лодкой «U-355» в 17 милях по пеленгу 180° от маяка Бритвин (Новая Земля, остров Южный, северный мыс залива Моллера) в точке с координатами 72°30'N, 52°00'E. Взрыв уничтожил все шлюпки правого борта. На судне началась паника. При спуске шлюпка левого борта перевернулась и все, кто успел погрузиться в неё, оказались в холодной воде. Часть экипажа пыталась вплавь добраться до спасательных плотов. Пароход затонул в течение 10 минут. Всего погибли 38 человек (по другим данным — 37). 13 человек во главе с капитаном добрались до Поморской губы на Новой Земле. 7 человек сумели достичь мыса Северный Гусиный, где на мели находилось американское судно «Winston-Salem». Через некоторое время все 20 выживших были взяты на борт советского спасательного судна и доставлены

104. «John Witherspoon», пароход

Принадлежал США. Построен в 1942 г. Тоннаж 7180 брт. Экипаж 84 чел. Входил в качестве транспорта в состав конвоя PQ-17.

6 июля 1942 г. в 18.38 в 20 милях от Новой Земли в точке с координатами 72°05'N, 48°30'E немецкой подводной лодкой «U-255» с дистанции 750 м. Одна торпеда попала в правый борт между 4-м и 5-м трюмами, вторая взорвалась под мостиком. В 18.55 паро-



ход получил ещё 2 торпеды в мидель с правого борта, переломился и затонул в течение нескольких минут. К этому времени экипаж уже высадился в 3 спасательные шлюпки и 1 плот. 1 человек погиб, 33 (по другим данным 29) человек были подобраны 9 июля британским корветом HMS «La Malouine» (K46).

105. «Hoosier», пароход

Принадлежал США. Построен в 1920 г. Тоннаж 5060 брт. Экипаж 12 чел. Входил в качестве транспорта в конвой PQ-17.

10 июля 1942 г. был атакован несколькими бомбардировщиками в точке с координатами 69°45'N, 39°35'E. Две бомбы упали в 1,5 и 20 м. Взрывы вызвали повреждения паропроводов, остановку турбин и пробоины в борту. 53 члена экипажа и военной команды покинули судно на 4 спасательных шлюпках и были взяты на борт британского корвета HMS «La Malouine» (K46). Корвет решил взять судно на буксир, для чего высадил на его борт аварийную партию. Скоро в 4 милях в надводном положении была обнаружена немецкая подводная лодка «U-255». Моряков с транспорта сразу эвакуировали и обрубил буксир. Корвет попытался потопить транспорт артиллерийским огнём, но безрезультатно. В 03.56 следующих суток дрейфующий горящий транспорт был обнаружен немецкой подводной лодкой «U-376» в точке с координатами 69°25'N 38°35'E и потоплен.

106. «El Capitan», пароход

Ходил под флагом Панамы. Построен в 1917 г. Тоннаж 5255 брт. Экипаж 22 чел. Входил в качестве транспорта в состав конвоя PQ-17.

10.07.1942 г. был атакован одиночным Ju-88. После взрывов 3 бомб под самым бортом в районе машинного отделения, сброшенных с самолёта, 67 членов экипажа, военной команды и спасённых с транспорта «John Witherspoon» перешли на британский тральщик «Lord Austin» (FY220). Траулеры пытались артиллерийским огнём потопить транспорт, но он оставался на плаву. В 01.45 следующих суток в точке с координатами 69°23'N, 40°50'E брошенное судно обнаружила и потопила подводная лодка «U-251».

107. «Empire Cowper», транспорт

Принадлежал Британии. Водоизмещение 7164 брт. Входил в состав конвоя QP-10.

11 апреля 1942 г. в 15.45 прямым попаданием бомбы был сильно поврежден. Взрыв произошёл в районе угольного бункера. Судно загорелось и отстало от конвоя. В 16.00 в 110 милях к северу от Териберки повторными атаками авиации потоплен. Все 60 человек экипажа и военной команды перешли на корабли эскорта.

108. «Pan Atlantic», пароход

Принадлежал США. Построен в 1919 г. Тоннаж 5411 брт. Экипаж 41 чел. Входил в качестве транспорта в состав конвоя PQ-17. Перевозил танки, сталь, никель, алюминий, продовольствие и кордит.

6 июля 1942 г. был атакован у Новой Земли одиночным «Ju-88». Две бомбы попали в судно, одна из которых — в трюм с кордитом. Мощным взрывом пароходу оторвало нос. 26 человек погибли. Транспорт затонул в течение нескольких минут. 9 июля рано утром 23 члена экипажа подобрал корвет HMS «Lotus» (K130).

109. «Paulus Potter», транспорт

Принадлежал Нидерландам. Построен в 1942 г. Тоннаж 7168 брт. Экипаж 11 чел. Входил в качестве транспорта в состав конвоя PQ-17.

5.07.1942 г. во время бомбардировки авиацией противника получил серьезные повреждения. 76 членов экипажа, военной команды и пассажиров высадились в спасательные шлюпки. Через 5 дней люди выбрались на берег Новой Земли, где питались подножным кормом, пока не встретили 14 июля выживших с американского парохода «Washington». Все вместе они вышли к мысу Северный Гусиный Нос, где на мели находился американский транспорт «Winston-Salem». Позже все были подобраны советскими рыболовными траулерами и доставлены в Поморскую губу.

13 июля (по другим данным 12 июля) дрейфующий брошенный пароход подлодка был обнаружен подводной лодкой «U-255». 3 моряка с подводной лодки забрали с судна все полезные вещи и ценные материалы из сейфа на ходовом мостике, после чего в 09.25 в точке с координатами 70°00'N, 52°00'E одной торпедой «U-255» потопила транспорт.

110. «Effingnam», пароход

Принадлежал США. Вместимость 6421 брт. Входил в качестве транспорта в состав конвоя PQ-13.

30 марта 1942 г. в 11.36 торпедирован немецкой подводной лодкой «U-456» в точке с координатами 70°28'N, 35°44'E. Лодка выпустила по транспорту 4 торпеды. Одна торпеда попала в правый борт парохода в районе 4-го трюма. Судно начало оседать на корму. 43 члена экипажа и военной команды покинули судно на 2-х спасательных шлюпках, при этом 2 человека упали за борт и утонули. Одна шлюпка (17 человек) была найдена на следующий день британским ТЩ HMS «Harriet» (J71). 6 человек из неё впоследствии умерли. Вторая шлюпка с 14 членами экипажа была обнаружена 2 апреля советским СКР «Рубин». 4 человека позже скончались.

В 11.45 «U-456» выпустила по повреждённому транспорту еще 2 торпеды из кормовых аппаратов, но промахнулась. В ходе перезарядки аппаратов, лодка потеряла судно из вида.

Через 1,5 часа, повреждённый транспорт обнаружила подводная лодка «U-435», которая сначала промахнулась двумя торпедами. Видимо, командир ПЛ капитан-лейтенант Зигфрид Штрелов (Kptlt. Siegfried Strelow) не понял, что судно уже покинуто и стоит без хода. В 13.19 в 65 милях севернее острова Кильдин третья торпеда попала в нос транспорта, и через 2 минуты четвёртая торпеда отправила транспорт на дно. Всего с судна спасены 17 человек.



111. «Induna», пароход

Принадлежал Британии. Вместимость 5086 брт. Входил в качестве транспорта в состав конвоя PQ-13. Перевозил 2700 тонн военных материалов и топлива в бочках.

30 марта 1942 г. в 09.07 торпедирован немецкой подводной лодкой «U-376» северовосточнее устья Кольского залива в точке с координатами 70°55'N, 37°18'E. От попадания одной торпеды судно загорелось, но осталось на плаву. В 10.32 и 10.40 пароход получил ещё две торпеды, после чего затонул. 41 человек покинул судно на 2 спасательных шлюпках, которые были найдены советским ТЩ Т-882 только 2 апреля. К этому времени лишь 30 человек ещё подавали признаки жизни, из которых 2 всё же умерли от переохлаждения. Выжившие были сильно обморожены, и многие впоследствии лишились рук и ног. Всего погибли 38 человек из экипажа ТР ««Induna» и 11 человек из подобранных членов экипажа «Ballot».

112. «Bolton Castle», пароход

Принадлежал Британии. Вместимость 5203 брт. Входил в качестве транспорта в состав конвоя PQ-17.

Погиб 9 июля 1942 г. в результате прямого попадания бомбы в трюм №2. Судно перевозило кордит, который к счастью для команды не взорвался, а просто загорелся. Огонь прожег днище и расплавил стёкла иллюминаторов на ходовом мостике. Экипаж оставил судно, затонувшее вскоре в точке с координатами 76°40'N, 36°30'E. 13 июля брендвахтенное судно БС-3 (бывший РТ-59 «Колхозник») подобрало со шлюпки 28 моряков с погибшего транспорта.

113. «Honomi», пароход

Принадлежал США. Вместимость 6977 брт. Входил в качестве транспорта в состав конвоя PQ-17.

9 июля 1942 г. был торпедирован немецкой подводной лодкой «U-456» в Баренцевом море в точке с координатами 75°05'N, 38°00'E. Одна торпеда ударила в правый борт в районе 3-го трюма и вывела из строя машины. Погибли 2 человека. Через несколько минут вторая торпеда попала в район 4-го трюма. Судно затонуло в течение 10 минут кормой вперёд. 19 человек высадились на спасательную шлюпку и 20 на 4 плоты.

В видимости моряков всплыли три подводные лодки: ПЛ — «U-334», «U-456» и, вероятно, «U-88». «U-456» взяла в плен капитана парохода Фредерика Странда (Frederick F. Strand) и оставила продовольствие. До 16 июля шлюпка под парусом тянула на буксире плоты, после чего старший помощник капитана решил добираться до берега врозь.

18 июля в 360 км от Мурманска 19 человек на плотках были подобраны британским тральщиком «Halcyon» (J42).

28 июля в 12.13 подлодка «U-209» обнаружила спасательную шлюпку, из которой забрала 8 выживших. Последние шесть дней люди жили без пищи и воды. 10 членов

экипажа и 1 артиллерист скончались. Всего погибли 19 человек и 37 высадились в спасательные средства.

114. «Pan Kraft», пароход

Принадлежал США. Построен в 1919 г. Тоннаж 5644 брт. Входил в качестве транспорта в конвой PQ-17.

9 июля 1942 г. в 19.00 был атакован тремя Ju-88 с высоты 1200 метров. Пароход пытался проскочить к Новой Земле вдоль кромки льдов, но те же льды сильно ограничили возможность манёвра. После третьего попадания капитан приказал оставить судно. Один бомбардировщик, наблюдая высадку экипажа, обстрелял пароход из пулемётов. Всего погибли 2 человека.

Высадившихся в спасательные шлюпки 29 членов экипажа около 22.00 подобрал принявший сигнал бедствия британский корвет HMS «Lotus» (K130). Корвет пытался потопить горящее судно артиллерийским огнём с расстояния нескольких сот метров, но капитан парохода Якобсон (Jakobson) вовремя сообщил командиру корабля о взрывоопасном 1000-тонном грузе (кордит). Транспорт горел более суток и взорвался 7 июля около 08.00 в точке с координатами 76°50'N, 38°00'E.

115. «Olorana», транспорт

Принадлежал США. Построен в 1927 г. (по другим данным в 1920 г.) Тоннаж 6069 т. Входил в качестве транспорта в состав союзнического конвоя Q-17. Груз 6000 взрывчатки, грузовики и бензин в цистернах на верхней палубе. Вооружение — пять крупнокалиберных пулеметов.

Утром 4 июля 1942 г. судно, вместе с группой других кораблей было атаковано авиацией. После захода первого самолета на цель капитан «Olorana» М. Стоун приказал зажечь дымовые шашки. По-видимому, пилоты сочли транспорт загоревшимся и занялись другими целями.

В час ночи 8 июля 1942 г. у побережья Новой Земли в 10 милях западнее залива Моллера в точке с координатами 72°10'N, 51°00'E, транспорт подвергся торпедной атаке немецкой подводной лодки «U-255». Торпеда попала в правый борт в районе машинного отделения. Судно сразу стало погружаться. Экипаж успел эвакуироваться на 4 спасательных плота. В 01.16 подводная лодка всплыла и, описывая циркуляцию, 40 снарядами в оба борта с дистанции около 200 метров добила пароход. После этого немцы опросили выживших, указали им курс к земле и предложили продовольствие и воду. 34 спасённых высадились на берег в заливе Моллера, и через 2 дня были вывезены советским гидросамолётом РВУ «Catalina» в Поморскую губу, где переданы на борт ТР «Empire Tide». Погибло шесть человек (по другим данным пять).

Останки судна были обнаружены в 2003 г. международной экспедицией, организованной Петербургской региональной общественной организацией «Полярный конвой». С помощью, установленной на борту гидрографического судна Северного флота «Сенеж»

современной аппаратуры, военные гидрографы и специалисты Всероссийского научно-исследовательского института геологии имени А.П. Карпинского смогли уточнить местоположение корабля, лежащего на глубине 94 м.

116. «Kentucky», пароход

Принадлежал США. Тоннаж 5446 брт. Входил в качестве транспорта в конвой PQ-18.

18 сентября 1942 г. атакован германскими торпедоносцами в 35 милях к северо-западу от мыса Канин Нос. 38 членов экипажа и 16 артиллеристов взяты на борт 2-х судов охранения. Британский корабль в течение 10 минут расстреливал транспорт артиллерийским огнём. После этого немецкий бомбардировщик сбросил на судно бомбы и потопил судно.

117. «Earlston», пароход

Принадлежал Британии. Построен в 1941 г. Тоннаж 7195 брт. Экипаж 62 чел. Входил в качестве транспорта в конвой PQ-17.

По пути следования конвоя был поврежден авиацией противника. Потоплен 5 июля 1942 г. немецкой подводной лодкой «U-334» северо-восточнее мыса Нордкап в точке с координатами 74°54'N, 37°40'E. Судно, получив 2 торпеды, переломилось и затонуло. Лодка взяла на борт 4 человек из экипажа судна, в том числе капитана Х. Стенвича (Hilmar John Stenwich). 21 человек через 7 дней добрались до полуострова Рыбачий. 27 человек высадились на норвежском побережье и попали в плен.

Часть экипажа 12 июля добралась до Вайда-Губы.

118. «Aldersdale», танкер

Принадлежал Британии. Построен в 1937 г. Тоннаж 8402 брт. Экипаж 64 чел. Входил в состав конвоя PQ-17 в качестве танкера с топливом для кораблей охранения.

7 июля 1942 г. подвергся в числе группы кораблей конвоя атаке авиации противника (четыре Ju-88). 2 бомбы, сброшенные с высоты 1800—2000 м., взорвались около левого борта танкера за кормой и в районе машинного отделения. Судно лишилось хода, началось поступление воды. 54 члена экипажа покинули судно и перешли на борт HMS «Salamander» (J86). Тральщик попытался потопить танкер, но носовое 102-мм орудие вышло из строя. Тогда корабль сбросил 2 глубинные бомбы возле борта танкера, но безрезультатно, хотя корма уже заметно погрузилась, а форштевень полностью вышел из воды. Опасаясь в одиночестве столкнуться со следующей волной бомбардировщиков, «Salamander» оставил повреждённое судно.

Спустя несколько часов брошенное судно, находившееся в точке с координатами 75°N, 45°E, было обнаружено немецкой подводной лодкой «U-457». Лодка выпустила по судну 38 фугасных и 37 зажигательных 88-мм снарядов и 40 снарядов 20-мм зенитной пушки, а затем торпеду, взрыв которой переломил танкер пополам. «Aldersdale» затонул в течение 20 минут.

119. «Steel Woker», пароход

Принадлежал США. Был построен в 1920 г. на верфях Федеральной судостроительной компании в г. Керни штат Нью Джерси (Federal Shipbuilding Co. Kearny, NJ). Имел длину около 141 м. и водоизмещение 5 687 т. Его внутреннее пространство составляли пять вместительных грузовых трюмов, с тремя грузовыми палубами в каждом. Судно обладало двумя паровыми турбинами, работающими на один винт и экипажем из 36 моряков.

Входил в качестве транспорта в конвой PQ-16. Начал поход из Филадельфии под командой капитана Вильяма Грина (William Green).

Караван PQ-16 считается самым большим и самым удачным «Арктическим конвоем». Несмотря на сильное противодействие со стороны противника, он потерял всего несколько судов из своего состава. Против конвоя было совершено 228 вылетов бомбардировщиков Юнкерс-88, 51 вылет Хенкель-111 и 9 атак Хенкель-115 (торпедоносцев), торговые суда и корабли боевого охранения 33 раза отражали атаки пикирующих бомбардировщиков Юнкерс-87, сбив при этом в общей сложности 7 самолётов противника.

3 июня 1942 г. «Steel Woker», находясь в акватории Кольского залива, в районе внутренней якорной стоянки севернее посёлка Мишуки, подорвался на донной магнитно-акустической mine LMB и затонул в точке с координатами 69°03.860'N, 33°04.218'E.

В результате оперативных работ, предпринятых аварийно-Спасательной службой Северного флота, была поднята часть судового груза, однако добраться до трюмного груза так и не удалось из-за сильной деформации корпуса при взрыве мины и его удара о грунт.

В 1991 г. транспорт был найден экспедицией «Ленинградского центра Ассоциации международных экспедиций» (клуб «Поиск») под руководством В. Каштанова. С корабля были подняты отдельные находки: штурвал, части компаса, водогрейная установка, два машинных телеграфа и др. На дне, рядом с корпусом был найден фюзеляж одного из истребителей, перевозимых в транспортном варианте на верхней палубе.

В 2002 г. останки судна были обследованы экспедицией, организованной подводным клубом МГУ.

В настоящее время транспорт покоится на глубине 42 м.

120. «Thomas Scott», транспорт

Принадлежал США. Транспорт класса Liberty EC2-S-C1. Построен в 1942 г. на верфи «Delta Shipbuilding Co.», в Новом Орлеане. Водоизмещение — 7176 т. Длина — 134,6 м, ширина — 17,3 м. Осадка- 7,9 м.

Был торпедирован 17 февраля 1945 г. в 13.48 в 13 км юго-западнее острова Кильдин немецкой подводной лодкой «U-968» во время следования в балласте из Мурманска в Клайд в составе конвоя RA-64. Взрывом пароход разломило на две части, которые держались вместе только на палубных листах. Судно получило крен 25° на правый борт. Через 10 минут 109 членов экипажа, военной команды и норвежских репатриантов высадились в 4 спасательные шлюпки и 1 плот. Через 40 минут всех спавшихся подобрали

суда охранения. Поврежденный транспорт был взят на буксир буксирным пароходом М-12 кормой вперед пошёл в Кольский залив.

В 22.37 на подходе к мысу Сеть-Наволоок пароход переломился, и кормовая часть его быстро затонула. Буксир продолжал вести носовую часть английского транспорта в Кольский залив, но в 0.58 она потеряла плавучесть и затонула в 4 милях северо-восточнее мыса Сеть-Наволоок. Примерное место затопления: 69°30.244N, 34°41.243E.

121. «Thomas Donaldson», пароход

Транспортное судно класса Liberty EC2-S-C1 (Либерти). Было построено в 1944 г. Судостроитель: Bethlehem Fairfield Shipbuilding Corp. Ltd. — Bethlehem Steel, Fairfield. Владелец: US Maritime Commission — War Shipping Administration — WSA, Вашингтон. Водоизмещение 7176 т. Длина 134,6 метра, ширина 17,4 метра, осадка 8,43 м. Скорость хода 11,2 узлов. Вооружение: 102-мм орудие для защиты от всплывших подводных лодок.

Входило в состав арктического конвоя JW-65, следовавшего из Америки в Мурманск. На его борту находилось 7679 тонн груза, включая 6000 тонн различного вооружения, продуктов питания и локомотивов, в качестве палубного груза.

Было торпедировано немецкой подводной лодкой «U-968» 20 марта 1945 г. у входа в Кольский залив в 6 милях от мыса Кильдин-Норд в точке с координатами 69°26'N, 33°44'E. Одна торпеда попала в правый борт машинного отделения. Погибли 3 человека. Через 10 минут часть экипажа и военной команды покинули судно на двух шлюпках и спасательном плоту, и были взяты на борт корветом HMS «Bamborough Castle» (K412). Прыгнувших в воду подобрал корвет HMS «Oxlip» (K123). Один из спасённых позже умер от переохлаждения. Капитан и 8 членов экипажа вернулись на поврежденный транспорт, чтобы принять тросы с корвета, который вскоре начал его буксировку. Согласно советским данным, корвет буксировал судно, пока не лопнули тросы, после чего снял с него людей и ушел. Пришедший ему на смену советский буксир М-35 продолжил буксирование транспорта, то спустя несколько минут после начала буксировки, «Thomas Donaldson» затонул в пяти кабельтовых от берега в районе мыса Лихой и маяка Кильдин-вест в точке с координатами 68°26'30 N 33°44'20 E. По советской версии британцы перед тем, как покинуть судно, открыли кингстоны.

В 2005 г. останки судна были обследованы водолазами Северного флота, в 2009—2010 гг. — международной подводной экспедицией. На судне нашли два паровоза, паровозные станины с колесами, трактора, металлические балки, гильзы для снарядов и другие грузы.

В 2014-2015 гг. с судна во время тренировочных погружений водолазами Северного флота были подняты танк «Шерман», асфальтоукладчик фирмы «Форд», зенитное орудие и другие находки.

Глубина залегания — 60 м.

122. «Z-7 Hermann Schoemann», эскадренный миноносец

«Z-7 Hermann Schoemann» (Z-7 Герман Шёман) - немецкий эскадренный миноносец типа 1934А. Назван в честь капитан-лейтенанта Германа Шёмана, командира Фландрийской флотилии миноносцев, погибшего 01.05.1915 г. на миноносце «А-2», потопленном британским эсминцем «Лафорей» у Дувра.

Заложен 7.09.1935 г. на верфи фирмы «DeSchiMAG» в Бремене. Спущен на воду 16.07.1936 г. и 9.09.1937 г. вступил в строй. Был приписан ко 2 дивизиону эскадренных миноносцев Кригсмарине. По состоянию на сентябрь 1939 г. бортовой № 23. Водоизмещение 2232 т стандартное, 3156 т полное, Длина 121 м наибольшая, 114 м между перпендикулярами, ширина 11,3 м наибольшая, осадка 3,8 м нормальная, 4,3 м в полный груз. Вооружение: 5 × 1 127-мм SK С/34 (боезапас 120 выстрелов на ору-дие); 2 × 2 — 37-мм, 14 × 1 20-мм; 2 четырёхтрубных 533-мм ТА, до 60 мин заграждения. Экипаж 325 чел. (10 офицеров).

В июле 1938 г. совершил переход из Киля в Эккертфёрде с Гитлером, Герингом и Кейтелем на борту.

01.11.1938 г. вошёл в состав 2-й флотилии эскадренных миноносцев Кригсмарине. С началом Второй мировой войны, с октября 1939 г. по февраль 1940 г. действовал в Северном море и Балтийских проливах.

В июне 1940 г. участвовал в операции «Юно». После окончания операции проходил капитальный ремонт до марта 1941 г.

В феврале 1942 г. участвовал в операции «Церберус», легко повреждён британской авиацией. После окончания операции вновь был переведён в Арктику, где и действовал до конца своей боевой карьеры.

2 мая 1942 г. был тяжело повреждён в бою с британским легким крейсером «Эдинбург» и эсминцем «Форестер». Был оставлен экипажем и затоплен подрывными зарядами и торпедами германского эсминца «Z-24» в Баренцевом море в точке с координатами 73°30'N, 35°10'E. Погибло восемь человек.

123. «Z 26», эскадренный миноносец

Тип «Zerstörer 1936А». Принадлежал Германии. Строительный номер 960.

Заказан верфи «Deutsche Schiff und Maschinenbau (Deschimag) AG Weser» в Бремене 23.04.1938 г., заложен 1.04.1939 г., спущен 2.04.1940 г., вступил в строй 11.01.1941 г.

29 марта 1942 г. потоплен артиллерийским огнем английских судов — легкого крейсера «Trinidad» и эскадренного миноносца «Eclipse» в Баренцевом море в точке с координатами 72°07'N, 32°15'E.

124. U-286, подводная лодка

Средняя немецкая подводная лодка типа VIIC. Была заложена 3.08.1942 г. на верфи Бремен-Вулкан под строительным номером 51, спущена на воду 21.04.1943 г., вошла в строй 5.06.1943 г. под командованием оберлейтенанта Вилли Дитриха. Длина наибольшая (по КВЛ) 67,1 м, ширина корпуса наибольшая 6,2 м, средняя осадка (по КВЛ)

4,74 м. Водоизмещение подводное 871 т. Артиллерийское вооружение: С35 88 мм/L45 с 220 зарядами, торпедно-минное вооружение: 4 носовых и один кормовой ТА калибра 533 мм, 14 торпед или 26 мин ТМА.

Входила в состав 8-й флотилии (учебной) с 5.06.1943 по 31.07.1944 гг.; 11-й флотилии с 1.08.1944 по 4.11.1944 гг.; 13-й флотилии с 5.11.1944 по 28.02.1945 гг.; 11-й флотилии с 1.04.1945 по 29.04.1945 гг. Совершила 4 боевых походов, потопила один военный корабль водоизмещением 1150 тонн.

Потоплена 29 апреля 1945 г. в Баренцевом море к северу от Мурманска, в районе с координатами 69°29'N, 33°37'E, глубинными бомбами с британских фрегатов HMS «Loch Insh», HMS «Anguillai» и HMS «Cotton».

По советским данным U-286 была потоплена советским эсминцем «Карл Либкнехт», который утром 23 апреля 1945 года в ходе охраны конвоя в течение трёх часов неоднократно устанавливал с ней гидроакустический контакт и проводил атаки глубинными бомбами, в результате «U-286» всплыла в 50 метрах от борта эскадренного миноносца с сильно поднятой кормой, у лодки была разбита рубка, погнуты перископы и оборваны антенны. Была потоплена артиллерией эсминца. Погиб пятьдесят один человек (весь экипаж).

125. U-307, подводная лодка

Средняя немецкая подводная лодка типа VIIIС. Была заложена 5.11.1941 г. на верфи Флендер-Верке в г. Любек под строительным номером 307, спущена на воду 30.09.1942 г., вошла в строй 18.11.1942 г. под командованием оберлейтенанта Фридриха-Георга Геррле (со 2.12.1944 г. по 29.04.1945 г. под командованием обер-лейтенанта Эриха Крюгера). Длина наибольшая (по КВЛ) 67,1 м, ширина корпуса наибольшая 6,2 м, средняя осадка (по КВЛ) 4,74 м. Водоизмещение подводное 871 т. Артиллерийское вооружение: С35 88 мм/L45 с 220 зарядами, торпедно-минное вооружение: 4 носовых и один кормовой ТА калибра 533 мм, 14 торпед или 26 мин ТМА.

Входила в состав 8-й флотилии (учебной) с 18.11.1942 по 30.04.1943 гг.; 11-й флотилии с 1.05.1943 по 31.10.1943 гг.; 13-й флотилии с 1.11.1943 по 29.04.1945 гг. Совершила 19 боевых походов, потопила 2 судна суммарным водоизмещением 7226 брт. 28.09.1944 г. «U-307» высадила на острове Шпицберген специалистов, создавших метеорологическую станцию «Haudegen». Персонал этой метеостанции капитулировал только 4.09.1945 г., став последним капитулировавшим подразделением вооружённых сил Германии.

Потоплена 29 апреля 1945 г. в Баренцевом море близ Мурманска, в районе с координатами 69°24'N, 33°44'E, глубинными бомбами с британского фрегата HMS «Loch Insh». 37 человек погибли, 14 членов экипажа спаслись.

16.06.2016 г. Министерство обороны России передало ФРГ точные координаты гибели подводной лодки «U-307».

126. Не идентифицированная подводная лодка

Принадлежала Германии.

23 марта 1945 г. в 12 ч. 05 м. два самолета «Бостон» 36-го минно-торпедного авиаполка (ведущий — Герой Советского Союза капитан В.П. Рукавицын) в точке 69°30'N, 34°45'E обнаружили и атаковали с высоты 600 м двумя сериями бомб вражескую подводную лодку, шедшую под перископом. Первой серией из пяти ФАБ-100 лодка была накрыта, и на поверхности воды появились масляные пятна, а затем и борт сильно накренившейся подводной лодки. После второй атаки (7 ФАБ-100) масляное пятно увеличилось, и появились воздушные пузыри. Видневшийся над поверхностью воды борт подводной лодки был обстрелян из пулеметов. Неприятельская подводная лодка в 700 т считается потопленной.

127. Не идентифицированная подводная лодка

Принадлежала Германии.

Потоплена 5 декабря 1944 г. миноносцами «Деятельный» и «Живучий», шедшими из Иоканги в Кольский залив в 12 милях к северо-востоку от мыса Чёрный. На место погружения подводной лодки было сброшены три большие серия глубинных бомб, после чего произошел сильный подводный взрыв с выбрасыванием на поверхность воды огня и дыма. От взрыва на «Деятельном» вышли из строя лаг и приемник радиостанции УКВ. Личный состав миноносца «Живучий» (проходившего место атаки последним) наблюдал соляр и плававшие предметы. Подводная лодка считается потопленной.

128. Не идентифицированная подводная лодка

Принадлежала Германии.

Потоплена 1 ноября 1944 г. тральщиком «Т-113», сопровождавшим конвой «ДБ-10» в 18 милях к северо-западу от мыса Канин Нос в точке 68°49',5N 42°34'E. После первой серии бомб на поверхности моря стали появляться соляровые пятна. После третьей атаки на «Т-113» отказал прибор Асдик; тральщику было приказано занять свое место в строю, а вместо него был оставлен тральщик «Т-111». В результате второй атаки «Т-111» вражеской подводной лодки выделение соляра увеличилось, стали показываться большие пузыри воздуха, и подводная лодка прекратила движение.

5 ноября 1944 г. эскадренный миноносец «Дерзкий», производивший поиск подводных лодок противника в районе мыса Канин Нос, в точке 68°50'N, 42°34'E прибором «Асдик» обнаружил неподвижно лежащую на грунте лодку, потопленную 1 ноября. Миноносец сбросил на лодку дополнительно 20 глубинных бомб и 48 контактных мин; после взрыва бомб и мин на поверхность воды стало в большом количестве выделяться масло.

129. Не идентифицированная подводная лодка

Принадлежала Германии.

Потоплена 24 октября 1944 г. в точке 68°47'N, 42°27'E тральщиком «Т-116». 5 ноября 1944 г. она была найдена эскадренным миноносцем «Дерзкий», при помощи прибора Асдик, лежащей неподвижно на грунте.

130. U-387, подводная лодка

Средняя немецкая подводная лодка типа VIIIС. Была заложена 5 09.1941 г. на верфи Ховальдсверке в Киле под строительным номером 18, спущена на воду 1.10.1942 г., вошла в строй 24.11.1942 г. под командованием оберлейтенанта Рудольфа Бёхлера. Длина наибольшая (по КВЛ) 67,1 м, ширина корпуса наибольшая 6,2 м, средняя осадка (по КВЛ) 4,74 м. Водоизмещение подводное 871 т. Артиллерийское вооружение: С35 88 мм/L45 с 220 зарядами, торпедно-минное вооружение: 4 носовых и один кормовой ТА калибра 533 мм, 14 торпед или 26 мин ТМА. Входила в состав 5-й флотилии (учебной) с 24.11.1942 по 30.06.1943 гг.; 7-й флотилии с 1.07.1943 по 31.10.1943 гг.; 13-й флотилии с 1.11.1943 по 9.12.1944 гг. Совершила 15 боевых походов, успеха не имела.

Потоплена 9 декабря 1944 г. в Баренцевом море близ Мурманска в районе с координатами 69°41'N, 33°12'E, глубинными бомбами с британского корвета HMS «Bamborough Castle» (судно охранения конвоя RA-62). Погиб весь экипаж — 51 чел.

По другим данным, потоплена 8 декабря 1944 г. в Баренцевом море в результате тарана советского эсминца «Живучий».

131. U-425, подводная лодка

Принадлежала Германии.

Потоплена глубинными бомбами и артиллерийским огнем с судов сопровождения конвоя JW-64 (шлюп HMS «Lark» и корвет HMS «Alnwick Castle») 17 февраля 1945 г. в 03.30 по пеленгу 40° в расстоянии 10,5 миль от мыса Сеть-Наволок. Затонула в точке с координатами 69°39'N, 35°50'E. На месте гибели был подобран один уцелевший моряк. 52 человека погибли.

132. U-639, подводная лодка

Принадлежала Германии.

Потоплена 28 августа 1943 г. в 10.50 у северной оконечности архипелага Новая Земля в точке с координатами 76°49'N, 69°40'E подводной лодкой «С-101».

133. «Otto Wuensche» («Печора»), плавбаза подводных лодок

Была построена в 1940 г. на верфи Howaldtswerke Kriegsmarine Werft в Киле (Германия) как плавбаза подводных лодок под именем «Отто Вюнше». Спущена на воду 23.05.1940 г. Размеры: 138,99 × 15,9 × 5,1 м. Полное водоизмещение 5900 т. Силовая установка 2 × 6900 лс. Вооружение 2-105мм, 1 × 2 37мм и 3 × 4 20 мм, команда около 310 чел.

С 6.11.1943 г. входила в состав сначала 27 флотилии подводных лодок Германии, а с апреля 1945 г. в качестве плавбазы 26 флотилии подводных лодок. После войны принадлежала к «GM/SA» (немецкое подразделение, занимавшееся тралением мин после войны). 5.11.1945 г. плавбаза была зачислена в состав ВМФ СССР и весной 1946 г. принята советским экипажем. 3.06.1946 г. получила имя «Печора». 22.08 1946 г. переведена в Полярный и включена в состав Северного Флота. 17.09.1973 г. выведена из боевого состава и переформирована в плавказарму ПКЗ-14.

13.04.1977 г. исключена из состава в ВМФ в связи с передачей в отдел фондового имущества (ОФИ). В середине 1980-х гг. была затоплена в губе Амбарная (недалеко от Печенгской губы), при практических занятиях подразделения морских диверсантов. Точка затопления: 69°39.805'N, 31° 30.631'E. Глубина 47 м. В настоящее время используется как объект для рекреационных погружений (РЭК «Печора»).

Рядом с корпусом «Печоры», лежат ещё два не идентифицированных корабля.

134. «Вестзее», транспорт

Принадлежал Германии. Водоизмещение 5971 брт.

Потоплен 30 ноября 1942 г. береговой артиллерией в точке 69°41'N, 31°26'E.

135. «Ганс Рикмерс», транспорт

Принадлежал Германии. Построен в 1919 г. Водоизмещение 5226 брт.

Подорвался на mine в точке 69°44'N, 31°21'E.

ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД

136. «Карл Либкнехт», эсминец

Заложен 28.06.1913 г., спущен 23.10.1915 г. До 13.07.1926 г. «Капитан Белли». Вступил в строй 3.08.1928 г. После спуска на воду был законсервирован и сдан в Кронштадтский порт на хранение. 3.08.1928 г. вошел в состав Морских сил Балтийского моря. 26.07.1933 г. убыл по Беломоро-Балтийскому каналу из Ленинграда в Мурманск и 21.09.1933 г. вошел в состав Северной военной флотилии. С 11.05.1937 г. входил в состав СФ.

Участвовал в советско-финляндской войне: обстреливал укрепления противника на полуостровах Рыбачий и Средний в декабре 1939 г. Прошел капитальный ремонт с 28.10.1940 г. по 8.11.1944 г. С ноября 1944 г. по май 1945 г. участвовал в защите внутренних и внешних коммуникаций. 22.04.1945 г., находясь в охране арктического конвоя, глубинными бомбами и артогнем атаковал германскую подводную лодку (возможно, повреждения получила «U-997», по другой версии потоплена «U-286»). В 1955 г. использовался как опытовый корабль для определения степени разрушений от подводных ядерных взрывов у островов Новая Земля, был поврежден, но остался на плаву. С 3.04.1956 г. использовался в устье р. Чёрная как плавпричал «ППР-63».

137. «Грозный», эсминец

Тип «Гневный». Заводской №502. Заложен 21.12.1935 г. (з-д им. Жданова, Ленинград), спущен 31.07.1936 г., вступил в строй 9.12.1938 г. и вошел в состав КБФ. Водоизмещение стандартное 1885 т, полное 2402 т. Размещения 112.8 × 10.2 × 4.8 м. ГЭУ котлотурбинная, двухвальная, 56500 л.с. Скорость 38.6/19.5 узла. Дальность 2565 миль. Вооружение: 4 × 1 × 130/50 мм в установках Б-13, 2 × 1 × 76/55 мм в установках 34-К, 3 × 1 × 45/46 мм в установках 21-К (впоследствии заменены на 3 × 37-мм автомата),

4 × 12.7 мм пулемета ДШК, 2 × 3 × 533 мм торп. аппарата 39-Ю, 6 - 12 торпед 53-38, 2 бомбосбрасывателя, 30 глубинных бомб Б-1 и 24 глубинных бомбы М-1, 2 бомбомета БМБ-1, 2 бомбосбрасывателя, 48 (по другим данным до 56) мин типа КБ или до 80 мин обр. 1908 г. Экипаж 236 - 251 чел.

19.05.1939 г. ушел из Ленинграда в Полярный по Беломоро-Балтийскому каналу и 26.06.1939 г. вошел в состав СФ. До 29.09.1941 г. находился в составе Беломорской флотилии. Участвовал в обстреле военно-морской базы противника Вардё 22.01.1944 г. 6.03.1945 г. награжден орденом Красного Знамени. С 27.03.1948 г. по 31.12.1954 г. находился в капитальном ремонте. 17.2.1956 г. выведен из боевого состава и 27.12.1956 г. переклассифицирован в опытовое судно «ОС-3». Участвовал в испытаниях ядерного оружия 7.09.1957 г.

10 октября 1957 г. потоплен на мелководье у Новой Земли в губе Чёрная. По данным С.С. Бережного в 1996 г. корпус эсминца находился в полузатопленном состоянии.

138. «Разъярённый», эсминец

Тип «Гневный». Заводской № 326. Заложен 15.09.1936 г. (з-д им. А. Марти, Николаев), перезаложен 17.09.1937 г. (Амурская верфь, Комсомольск-на-Амуре), спущен на воду 22.05.1941 г., вступил в строй 27.11.1941 г. и 14.12.1941 г. вошел в состав ТОФ. Водоизмещение стандартное 1885 т, полное 2402 т. Размещения 112.8 × 10.2 × 4.8 м. ГЭУ котлотурбинная, двухвальная, 56500 л.с. Скорость 38.6/19.5 узла. Дальность 2565 миль. Вооружение: 4 × 1 × 130/50 мм в установках Б-13, 2 × 1 × 76/55 мм в установках 34-К, 3 × 1 × 45/46 мм в установках 21-К (впоследствии заменены на 3 × 37-мм автомата), 4 × 12.7 мм пулемета ДШК, 2 × 3 × 533 мм торп. аппарата 39-Ю, 6 - 12 торпед 53-38, 2 бомбосбрасывателя, 30 глубинных бомб Б-1 и 24 глубинных бомбы М-1, 2 бомбомета БМБ-1, 2 бомбосбрасывателя, 48 (по другим данным до 56) мин типа КБ или до 80 мин обр. 1908 г. Экипаж 236 — 251 чел. До 25.09.1940 г. «Развитой», до 16.05.1941 г. «Передовой».

15.07.1942 г. вышел из Владивостока и 14.10.1942 г. Северным морским путем прибыл в Кольский залив и стал в ремонт до середины декабря. Поврежден 8.01.1943 г. в Кольском заливе в результате аварии. Находился в ремонте с 23.01.1943 г. по 6.08.1943 г.; при восстановлении использованы фрагменты корпуса эсминца «Стремительный». Участвовал в Петсамо-Киркенесской наст. операции в октябре 1944 г. Тяжело поврежден 6.01.1945 г. самонаводящейся торпедой германской подводной лодкой «U-293». Восстановлен в 1946 г. 17.02.1956 г. выведен из боевого состава и 27.12.1956 г. переклассифицирован в опытовое судно «ОС-4». Участвовал в испытаниях ядерного оружия 7.09.1957 г.

10 октября 1957 г. потоплен у Новой Земли в губе Чёрная.

139. К-56, подводная лодка

Заложена 17.10.1937 г. (Балтийский з-д, Ленинград), спущена 29.12.1940 г., вст. в строй 25.11.1942 г. и вошла в состав КБФ. Потопила 26.12.1944 г. германский транспорт «Valtenland» (3038 брт, бывший латвийский «Valdona»), 29.12.1944 г. шведский транс-

порт «Venersborg» (1044 брт), 11.04.1945 г. шведскую парусно-моторную шхуну «Ramona» (57 брт) артиллерийским огнем. 27.02.1948 г. перечислена в СФ и в августе 1948 г. перешла на Север. Летом и осенью 1955 г. участвовала в испытаниях ядерного оружия на Новоземельском полигоне. 30.12.1956 г. выведена из боевого состава и переклассифицирована в опытовую.

24.09.1957 г. потоплена в губе Чёрная при испытаниях ядерного оружия и 16.10.1957 г. исключена из списков ВМФ.

140. ТК-255, торпедный катер

Тип «А-1» («Воспер»). Построен в 1944 г. на верфи «Аннаполис Яхт» в США. Водоизмещение стандартное 34 т, полное 43.5 т. Размерения 22.1 × 6.1 × 1.55 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 39.3/21.8 узла, дальность 450 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 1 × 20 мм «Эрликон», 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта-Браунинга. Экипаж 11 чел. 21.05.1945 г. доставлен морским путем в Мурманск. До 14.06.1945 г. — «РТ-683». 20.06.1945 г. включен в состав СФ. 3.09.1953 г. выведен из боевого состава, поднят на стенку и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ и 28—30.06.1956 г. по договоренности с США потоплен на Кильдинском плесе.

141. ТК-256

Тип «А-1» («Воспер»). Построен в 1944 г. на верфи «Аннаполис Яхт» в США. Водоизмещение стандартное 34 т, полное 43.5 т. Размерения 22.1 × 6.1 × 1.55 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 39.3/21.8 узла, дальность 450 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 1 × 20 мм «Эрликон», 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта - Браунинга. Экипаж 11 чел.

В июне 1945 г. доставлен морским путем в Мурманск. До 14.06.1945 г. РТ.684. 20.06.1945 г. включен в состав СФ. 3.09.1953 г. выведен из боевого состава, поднят на стенку и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ и 28—30.06.1956 г. по договоренности с США потоплен на Кильдинском плесе.

142. ТК-257, торпедный катер

Тип «А-1» («Воспер»). Построен в 1944 г. на верфи «Аннаполис Яхт» в США. Водоизмещение стандартное 34 т, полное 43.5 т. Размерения 22.1 × 6.1 × 1.55 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 39.3/21.8 узла, дальность 450 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 1 × 20 мм «Эрликон», 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта - Браунинга. Экипаж 11 чел.

21.05.1945 г. доставлен морским путем в Мурманск. До 14.06.1945 г. РТ.685. 20.06.1945 г. включен в состав СФ. 3.09.1953 г. выведен из боевого состава, поднят на стенку и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ и 28—30.06.1956 г. по договоренности с США потоплен на Кильдинском плесе.

143. ТК-258, торпедный катер

Тип «А-1» («Воспер»). Построен в 1944 г. на верфи «Аннаполис Яхт» в США. Водоизмещение стандартное 34 т, полное 43.5 т. Размерения 22.1 × 6.1 × 1.55 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 39.3/21.8 узла, дальность 450 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 1 × 20 мм «Эрликон», 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта — Браунинга. Экипаж 11 чел. В июне 1945 г. доставлен морским путем в Мурманск. До 14.06.1945 г. РТ.686. 20.06.1945 г. включен в состав СФ. 3.09.1953 г. выведен из боевого состава, поднят на стенку и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ и 28—30.06.1956 г. по договоренности с США потоплен на Кильдинском плесе.

144. ТК-259, торпедный катер

Тип «А-1» («Воспер»). Построен в 1944 г. на верфи «Аннаполис Яхт» в США. Водоизмещение стандартное 34 т, полное 43.5 т. Размерения 22.1 × 6.1 × 1.55 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 39.3/21.8 узла, дальность 450 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 1 × 20 мм «Эрликон», 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта — Браунинга. Экипаж 11 чел. 21.05.1945 г. доставлен морским путем в Мурманск. До 14.06.1945 г. РТ.687. 20.06.1945 г. включен в состав СФ. 3.09.1953 г. выведен из боевого состава, поднят на стенку и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ и 28—30.06.1956 г. по договоренности с США потоплен на Кильдинском плесе.

145. ТК-260, торпедный катер

Тип «А-1» («Воспер»). Построен в 1944 г. на верфи «Аннаполис Яхт» в США. Водоизмещение стандартное 34 т, полное 43.5 т. Размерения 22.1 × 6.1 × 1.55 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 39.3/21.8 узла, дальность 450 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 1 × 20 мм «Эрликон», 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта-Браунинга. Экипаж 11 чел. 21.05.1945 г. доставлен морским путем в Мурманск. До 14.06.1945 г. РТ.688. 30.07.1945 г. включен в состав СФ. 3.09.1953 г. выведен из боевого состава, поднят на стенку и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ и 28—30.06.1956 г. по договоренности с США потоплен на Кильдинском плесе.

146. ТК-261, торпедный катер

Тип «А-1» («Воспер»). Построен в 1944 г. на верфи «Аннаполис Яхт» в США. Водоизмещение стандартное 34 т, полное 43.5 т. Размерения 22.1 × 6.1 × 1.55 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 39.3/21.8 узла, дальность 450 миль. Вооружение:

2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 1 × 20 мм «Эрликон», 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта - Браунинга. Экипаж 11 чел. В июле 1945 г. доставлен морским путем в Мурманск. До 14.06.1945 г. РТ.689. 30.07.1945 г. включен в состав СФ. 3.09.1953 г. выведен из боевого состава, поднят на стенку и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ и 28—30.06.1956 г. по договоренности с США потоплен на Кильдинском плесе.

147. ТК-262, торпедный катер

Тип «А-1» («Воспер»). Построен в 1944 г. на верфи «Аннаполис Яхт» в США. Водоизмещение стандартное 34 т, полное 43.5 т. Размещения 22.1 × 6.1 × 1.55 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 39.3/21.8 узла, дальность 450 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 1 × 20 мм «Эрликон», 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта-Браунинга. Экипаж 11 чел.

В июле 1945 г. доставлен морским путем в Мурманск. До 14.06.1945 г. РТ.690. 30.07.1945 г. включен в состав СФ. 3.09.1953 г. выведен из боевого состава, поднят на стенку и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ и 28—30.06.1956 г. по договоренности с США потоплен на Кильдинском плесе.

148. ТК-263, торпедный катер

Тип «А-1» («Воспер»). Построен в 1944 г. на верфи «Аннаполис Яхт» в США. Водоизмещение стандартное 34 т, полное 43.5 т. Размещения 22.1 × 6.1 × 1.55 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 39.3/21.8 узла, дальность 450 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 1 × 20 мм «Эрликон», 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта-Браунинга. Экипаж 11 чел. В июле 1945 г. доставлен морским путем в Мурманск. До 14.06.1945 г. РТ.691. 30.07.1945 г. включен в состав СФ. 3.09.1953 г. выведен из боевого состава, поднят на стенку и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ и 28—30.06.1956 г. по договоренности с США потоплен на Кильдинском плесе.

149. ТК-264, торпедный катер

Тип «А-1» («Воспер»). Построен в 1944 г. на верфи «Аннаполис Яхт» в США. Водоизмещение стандартное 34 т, полное 43.5 т. Размещения 22.1 × 6.1 × 1.55 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 39.3/21.8 узла, дальность 450 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 1 × 20 мм «Эрликон», 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта - Браунинга. Экипаж 11 чел. В июле 1945 г. доставлен морским путем в Мурманск. До 14.06.1945 г. РТ.692. 30.07.1945 г. включен в состав СФ. 3.09.1953 г. выведен из боевого состава, поднят на стенку и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ и 28—30.06.1956 г. по договоренности с США потоплен на Кильдинском плесе.

150. ТК-238, торпедный катер

Тип «А-1» («Воспер»). Построен в 1943 г. в США. 27.04.1944 г. включен в состав СФ. Водоизмещение стандартное 34 т, полное 43.5 т. Размещения 22.1 × 6.1 × 1.55 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 39.3/21.8 узла, дальность 450 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торп. аппарата, 1 × 20 мм «Эрликон», 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта-Браунинга. Экипаж 11 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 20.04.1944 г. «РТ. 411».

Участвовал в Петсамо-Киркенесской с 7.10 по 1.11.1944 г. наступательной операции. 24.05.1945 г. убыл по Беломоро-Балтийскому каналу в Кронштадт и 31.07.1945 г. включен в состав КБФ. 16.10.1947 г. выведен из боевого состава и законсервирован.

25.06.1955 г. исключен из списков ВМФ и 28—30.06.1956 г. затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

151. ТК-417, торпедный катер

Тип «А-3» («Элко»). Построен в 1944 г. Водоизмещение стандартное 31.2 т, полное 51.1 т. Размещения 24.4 × 6.3 × 1.68 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 38.4/22.2 узла, дальность 500 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 2 × 20 мм «Эрликон» (или 1 × 40 мм «Бофорс» и 1 × 20 мм «Эрликон»), 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта-Браунинга. Экипаж 14 чел. Передан СССР по ленд-лизу.

20.03.1945 г. доставлен в Мурманск и 19.04.1945 г. включен в состав СФ. До 11.04.1945 г. «РТ. 731». 3.09.1953 г. выведен из боевого состава и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из списков ВМФ и 28—30 июня 1956 г. по договоренности с США затоплен на Кильдинском плесе.

152. ТК-419, торпедный катер

Тип «А-3» («Элко»). Построен в 1944 г. Водоизмещение стандартное 31.2 т, полное 51.1 т. Размещения 24.4 × 6.3 × 1.68 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 38.4/22.2 узла, дальность 500 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 2 × 20 мм «Эрликон» (или 1 × 40 мм «Бофорс» и 1 × 20 мм «Эрликон»), 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта-Браунинга. Экипаж 14 чел. Передан СССР по ленд-лизу.

20.03.1945 г. доставлен в Мурманск и 19.04.1945 г. включен в состав СФ. До 11.04.1945 г. «РТ. 500». 3.09.1953 г. выведен из боевого состава и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из списков ВМФ и 28—30.06.1956 г. затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

153. ТК-435, торпедный катер

Тип «А-3» («Элко»). Построен в 1944 г. в США. Водоизмещение стандартное 31.2 т, полное 51.1 т. Размещения 24.4 × 6.3 × 1.68 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 38.4/22.2 узла, дальность 500 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 2 × 20 мм «Эрликон» (или 1 × 40 мм «Бофорс» и 1 × 20 мм

«Эрликон»), 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта-Браунинга. Экипаж 14 чел. Передан СССР по ленд-лизу.

В мае 1945 г. доставлен в Мурманск и 20.06.1945 г. включен в состав СФ. До 14.06.1945 г. «РТ. 556». 3.09.1953 г. выведен из боевого состава и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из списков ВМФ и 28—30.06.1956 г. затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

154. ТК-436, торпедный катер

Тип «А-3» («Элко»). Построен в 1944 г. в США. Водоизмещение стандартное 31.2 т, полное 51.1 т. Размерения 24.4 × 6.3 × 1.68 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 38.4/22.2 узла, дальность 500 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 2 × 20 мм «Эрликон» (или 1 × 40 мм «Бофорс» и 1 × 20 мм «Эрликон»), 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта-Браунинга. Экипаж 14 чел. Передан СССР по ленд-лизу.

В мае 1945 г. доставлен в Мурманск и 20.06.1945 г. включен в состав СФ. До 14.06.1945 г. «РТ. 516». 3.09.1953 г. выведен из боевого состава и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из списков ВМФ и 28—30.06.1956 г. затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

155. ТК-437, торпедный катер

Тип «А-3» («Элко»). Построен в 1944 г. в США. Водоизмещение стандартное 31.2 т, полное 51.1 т. Размерения 24.4 × 6.3 × 1.68 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 38.4/22.2 узла, дальность 500 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 2 × 20 мм «Эрликон» (или 1 × 40 мм «Бофорс» и 1 × 20 мм «Эрликон»), 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта-Браунинга. Экипаж 14 чел. Передан СССР по ленд-лизу.

В мае 1945 г. доставлен в Мурманск и 20.06.1945 г. включен в состав СФ. До 14.06.1945 г. «РТ. 517». 3.09.1953 г. выведен из боевого состава и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из списков ВМФ и 28—30.06.1956 г. затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

156. ТК-438, торпедный катер

Тип «А-3» («Элко»). Построен в 1944 г. в США. Водоизмещение стандартное 31.2 т, полное 51.1 т. Размерения 24.4 × 6.3 × 1.68 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 38.4/22.2 узла, дальность 500 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 2 × 20 мм «Эрликон» (или 1 × 40 мм «Бофорс» и 1 × 20 мм «Эрликон»), 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта-Браунинга. Экипаж 14 чел. Передан СССР по ленд-лизу.

В мае 1945 г. доставлен в Мурманск и 20.06.1945 г. включен в состав СФ. До 14.06.1945 г. «РТ. 518». 3.09.1953 г. выведен из боевого состава и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из списков ВМФ и 28—30.06.1956 г. затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

157. ТК-439, торпедный катер

Тип «А-3» («Элко»). Построен в 1944 г. в США. Водоизмещение стандартное 31.2 т, полное 51.1 т. Размерения 24.4 × 6.3 × 1.68 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 38.4/22.2 узла, дальность 500 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 2 × 20 мм «Эрликон» (или 1 × 40 мм «Бофорс» и 1 × 20 мм «Эрликон»), 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта-Браунинга. Экипаж 14 чел. Передан СССР по ленд-лизу.

В мае 1945 г. доставлен в Мурманск и 20.06.1945 г. включен в состав СФ. До 14.06.1945 г. «РТ. 519». 3.09.1953 г. выведен из боевого состава и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из списков ВМФ и 28—30.06.1956 г. затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

158. ТК-441, торпедный катер

Тип «А-3» («Элко»). Построен в 1944 г. в США. Водоизмещение стандартное 31.2 т, полное 51.1 т. Размерения 24.4 × 6.3 × 1.68 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 38.4/22.2 узла, дальность 500 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 2 × 20 мм «Эрликон» (или 1 × 40 мм «Бофорс» и 1 × 20 мм «Эрликон»), 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта - Браунинга. Экипаж 14 чел. Передан СССР по ленд-лизу. В мае 1945 г. доставлен в Мурманск и 20.06.1945 г. включен в состав СФ. До 14.06.1945 г. «РТ. 521». 3.09.1953 г. выведен из боевого состава и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из списков ВМФ и 28—30.06.1956 г. затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

159. ТК-442, торпедный катер

Тип «А-3» («Элко»). Построен в 1944 г. в США. Водоизмещение стандартное 31.2 т, полное 51.1 т. Размерения 24.4 × 6.3 × 1.68 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 38.4/22.2 узла, дальность 500 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 2 × 20 мм «Эрликон» (или 1 × 40 мм «Бофорс» и 1 × 20 мм «Эрликон»), 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта-Браунинга. Экипаж 14 чел. Передан СССР по ленд-лизу. В мае 1945 г. доставлен в Мурманск и 20.06.1945 г. включен в состав СФ. До 14.06.1945 г. «РТ. 553». 3.09.1953 г. выведен из боевого состава и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из списков ВМФ и 28—30.06.1956 г. затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

160. ТК-443, торпедный катер

Тип «А-3» («Элко»). Построен в 1944 г. в США. Водоизмещение стандартное 31.2 т, полное 51.1 т. Размерения 24.4 × 6.3 × 1.68 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 38.4/22.2 узла, дальность 500 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 2 × 20 мм «Эрликон» (или 1 × 40 мм «Бофорс» и 1 × 20 мм «Эрликон»), 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта-Браунинга. Экипаж 14 чел. Передан СССР по ленд-лизу.

В мае 1945 г. доставлен в Мурманск и 20.06.1945 г. включен в состав СФ. До 14.06.1945 г. «РТ. 561». 3.09.1953 г. выведен из боевого состава и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из списков ВМФ и 28—30.06.1956 г. затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

161. ТК-444, торпедный катер

Тип «А-3» («Элко»). Построен в 1944 г. в США. Водоизмещение стандартное 31.2 т, полное 51.1 т. Размерения 24.4 × 6.3 × 1.68 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 38.4/22.2 узла, дальность 500 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 2 × 20 мм «Эрликон» (или 1 × 40 мм «Бофорс» и 1 × 20 мм «Эрликон»), 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта-Браунинга. Экипаж 14 чел. Передан СССР по ленд-лизу.

В июне 1945 г. доставлен в Мурманск и 20.06.1945 г. включен в состав СФ. До 14.06.1945 г. «РТ. 562». 3.09.1953 г. выведен из боевого состава и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из списков ВМФ и 28 — 30.06.1956 г. затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

162. ТК-445, торпедный катер

Тип «А-3» («Элко»). Построен в 1944 г. в США. Водоизмещение стандартное 31.2 т, полное 51.1 т. Размерения 24.4 × 6.3 × 1.68 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 38.4/22.2 узла, дальность 500 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 2 × 20 мм «Эрликон» (или 1 × 40 мм «Бофорс» и 1 × 20 мм «Эрликон»), 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта - Браунинга. Экипаж 14 чел. Передан СССР по ленд-лизу. В мае 1945 г. доставлен в Мурманск и 20.06.1945 г. включен в состав СФ. До 14.06.1945 г. «РТ. 563». 3.09.1953 г. выведен из боевого состава и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из списков ВМФ и 28 - 30.06.1956 г. затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

163. ТК-446, торпедный катер

Тип «А-3» («Элко»). Построен в 1944 г. в США. Водоизмещение стандартное 31.2 т, полное 51.1 т. Размерения 24.4 × 6.3 × 1.68 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 38.4/22.2 узла, дальность 500 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 2 × 20 мм «Эрликон» (или 1 × 40 мм «Бофорс» и 1 × 20 мм «Эрликон»), 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта-Браунинга. Экипаж 14 чел. Передан СССР по ленд-лизу. В июне 1945 г. доставлен в Мурманск и 20.06.1945 г. включен в состав СФ. До 14.06.1945 г. «РТ. 544». 3.09.1953 г. выведен из боевого состава и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из списков ВМФ и 28—30.06.1956 г. затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

164. ТК-447, торпедный катер

Тип «А-3» («Элко»). Построен в 1944 г. в США. Водоизмещение стандартное 31.2 т, полное 51.1 т. Размерения 24.4 × 6.3 × 1.68 м. 3 бензиновых ДВС «Паккард», 3600 л. с. Скорость 38.4/22.2 узла, дальность 500 миль. Вооружение: 2 × 1 × 533 мм торпедных аппарата, 2 × 20 мм «Эрликон» (или 1 × 40 мм «Бофорс» и 1 × 20 мм «Эрликон»), 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта-Браунинга. Экипаж 14 чел. Передан СССР по ленд-лизу. В июне 1945 г. доставлен в Мурманск и 20.06.1945 г. включен в состав СФ. До 14.06.1945 г. «РТ. 560». 3.09.1953 г. выведен из боевого состава и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из списков ВМФ и 28—30.06.1956 г. затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

165. СК-523, сторожевой катер

Тип «МТС» («МО-1»). Построен в 1943 г. Водоизмещение 27.2 т. Размерения 19.2 × 4.57 × 1.22 м. 2 бензиновых ДВС, 1260 л.с. Скорость 25/9 узлов, дальность 490 миль. Вооружение: 1 × 20 мм, 2 × 2 × 12.7 мм и 1 × 11.43 мм пулемет, 32 глубинные бомбы. Экипаж 12 чел.

Катера данного типа строились в США в 1941—1944 гг. для спасения экипажей самолетов, сбитых над морем. Поставлялись в СССР по ленд-лизу. В ВМФ СССР первоначально были отнесены к классу малых охотников за подводными лодками, однако из-за отсутствия гидроакустической аппаратуры не могли полноценно использоваться в этом качестве и вскоре были переклассифицированы в сторожевые катера.

26.08.1944 г. доставлен в Мурманск и 18.09.1944 г. зачислен в состав СФ. До 14.09.1944 г. «РТС-63». Со 2.04.1945 г. по 29.06.1945 г. использовался штабом флота, а с 26.11.1945 г. по 19.01.1946 г. — ВВС флота в качестве посыльного катера. 15.06.1956 г. выведен из боевого состава и законсервирован.

25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ СССР и 28—30.06.1956 г. затоплен на Кильдинском плесе по договору с союзниками.

166. БО-203, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Построен в 1943 г. в США. Водоизмещение 136 т. Размерения 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3А». Экипаж 32 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 18.08.1943 г. «SC-1285».

Принят советским экипажем 10.08.1943 г. Прибыл в Полярный 30.10.1943 г. и вошел в состав СФ С 15.01 по 12.03.1945 г. использовался в учебных целях. Исключен из состава ВМФ СССР 25.06.1956 г. и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

167. БО-206, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Построен в 1943 г. в США. Водоизмещение 136 т. Размерения 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3А». Экипаж 32 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 18.08.1943 г. «SC-1073».

Принят советским экипажем 13.08.1943 г. Прибыл в Полярный 30.10.1943 г. и вошел в состав СФ. Исключен из состава ВМФ СССР 25.06.1956 г. и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

168. БО-207, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Построен в 1943 г. в США. Водоизмещение 136 т. Размерения 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3А». Экипаж 32 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 18.08.1943 г. «SC-1287».

Принят советским экипажем 14.09.1943 г. Прибыл в Полярный 24.11.1943 г. и вошел в состав СФ. Тяжело поврежден 9.05.1944 г. близкими разрывами авиабомб и лег на грунт в Кувшинской Салме. Вскоре был поднят, восстановлен и вновь введен в строй. С 15.01 по 12.03.1945 г. использовался в учебных целях. Исключен из состава ВМФ СССР 25.06.1956 г. и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

169. БО-209, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Построен в 1943 г. в США. Водоизмещение 136 т. Размерения 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3А». Экипаж 32 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 18.08.1943 г. «SC-1076».

Принят советским экипажем 24.09.1943 г. Прибыл в Полярный 29.02.1944 г. и вошел в состав СФ. Исключен из состава ВМФ СССР 25.06.1956 г. и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

170. БО-210, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Построен в 1943 г. в США. Водоизмещение 136 т. Размерения 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная,

2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 18.08.1943 г. «SC-719».

Принят советским экипажем 14.08.1943 г. Прибыл в Полярный 30.10.1943 г. и вошел в состав СФ. Исключен из состава ВМФ СССР 25.06.1956 г. и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

171. БО-212, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Построен в 1943 г. в США. Водоизмещение 136 т. Размеры 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 18.08.1943 г. «SC-721».

Принят советским экипажем 27.09.1943 г. Прибыл в Полярный 24.11.1943 г. и вошел в состав СФ. 26.02.1948 г. выведен из боевого состава и законсервирован. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ СССР и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

172. БО-213, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1943 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй 9.05.1944 г. Водоизмещение 136 т. Размеры 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 5.07.1944 г. «SC-1484».

Принят советским экипажем 5.07.1944 г. Прибыл в Полярный 25.08.1944 г. и вошел в состав СФ. Участвовал в Петсамо-Киркенесской наступательной операции в октябре 1944 г. 17.10.1955 г. выведен из боевого состава и законсервирован. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ СССР и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

173. БО-214, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1943 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй 13.05.1944 г. Водоизмещение 136 т. Размеры 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс»,

3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 5.07.1944 г. «SC-1480».

Принят советским экипажем 5.07.1944 г. Прибыл в Полярный 25.08.1944 г. и вошел в состав СФ. Участвовал в Петсамо-Киркенесской наступательной операции в октябре 1944 г. 15.03.1954 г. выведен из боевого состава и законсервирован. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ СССР и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

174. БО-215, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1943 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй 20.05.1944 г. Водоизмещение 136 т. Размеры 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 5.07.1944 г. «SC-1496».

Принят советским экипажем 5.07.1944 г. Прибыл в Полярный и 25.08.1944 г. вошел в состав СФ. Участвовал в Петсамо-Киркенесской наступательной операции в октябре 1944 г. Исключен из состава ВМФ СССР 25.06.1956 г. и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

175. БО-216, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1943 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй 15.05.1944 г. Водоизмещение 136 т. Размеры 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 5.07.1944 г. «SC-1488».

Принят советским экипажем 5.07.1944 г. Прибыл в Полярный 25.08.1944 г. и вошел в состав СФ. Участвовал в Петсамо-Киркенесской наступательной операции в октябре 1944 г. Исключен из состава ВМФ СССР 25.06.1956 г. и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

176. БО-217, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1943 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй 25.05.1944 г. Водоизмещение 136 т. Размеры 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21

(по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 5.07.1944 г. «SC-1489».

Принят советским экипажем 5.07.1944 г. Прибыл в Полярный 23.09.1944 г. и вошел в состав СФ. Участвовал в Петсамо-Киркенесской наступательной операции в октябре 1944 г. Исключен из состава ВМФ СССР 25.06.1956 г. и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

177. БО-218, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1943 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй 6.06.1944 г. Водоизмещение 136 т. Размещения 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 5.07.1944 г. «SC-1492».

Принят советским экипажем 5.07.1944 г. Прибыл в Полярный 25.08.1944 г. и вошел в состав СФ. Участвовал в Петсамо-Киркенесской наступательной операции в октябре 1944 г. Исключен из состава ВМФ СССР 25.06.1956 г. и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

178. БО-222, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1943 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй 24.06.1944 г. Водоизмещение 136 т. Размещения 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 5.07.1944 г. «SC-1498».

Принят советским экипажем 5.07.1944 г. Прибыл в Полярный 25.08.1944 г. и вошел в состав СФ. Участвовал в Петсамо-Киркенесской наступательной операции в октябре 1944 г. С 15.01 по 12.03.1945 г. использовался в учебных целях. 17.10.1955 г. выведен из боевого состава, разоружен, переклассифицирован в судно брандвахты и получил обозначение «БРН-4». Исключен из состава ВМФ СССР 25.06.1956 г. и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

179. БО-223, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1943 г.

в США, спущен в 1944 г., вступил в строй 1.07.1944 г. Водоизмещение 136 т. Размеры $33.8 \times 5.2 \times 1.9$ м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 \times 40 мм «Бофорс», 3 \times 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 5.07.1944 г. «SC-1476».

Принят советским экипажем 5.07.1944 г. 25.08.1944 г. вошел в состав СФ. 22.02.1948 г. выведен из боевого состава и законсервирован. Исключен из состава ВМФ СССР 25.06.1956 г. и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

180. БО-225, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1943 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй 6.07.1944 г. Водоизмещение 136 т. Размеры $33.8 \times 5.2 \times 1.9$ м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 \times 40 мм «Бофорс», 3 \times 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 25.08.1944 г. «SC-1517».

Принят советским экипажем в августе 1944 г. 28.10.1944 г. вошел в состав СФ. 25.11.1946 г. выведен из боевого состава и законсервирован. 17.10.1955 г. разоружен, переклассифицирован в судно брандвахты и получил обозначение «БРН-5». Исключен из состава ВМФ СССР 25.06.1956 г. и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

181. БО-228, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1943 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй 11.07.1944 г. Водоизмещение 136 т. Размеры $33.8 \times 5.2 \times 1.9$ м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 \times 40 мм «Бофорс», 3 \times 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 25.08.1944 г. «SC-1504».

Принят советским экипажем в августе 1944 г. 28.10.1944 г. вошел в состав СФ. 25.11.1946 г. выведен из боевого состава и законсервирован. Исключен из состава ВМФ СССР 25.06.1956 г. и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

182. БО-231, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1944 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй 27.07.1944 г. Водоизмещение 136 т. Размеры $33.8 \times 5.2 \times 1.9$ м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по

другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3А». Экипаж 32 чел. До 25.08.1944 г. «SC-1493». Передан СССР по ленд-лизу.

Принят советским экипажем в августе 1944 г. 25.04.1945 г. вошел в состав СФ. 25.11.1946 г. выведен из боевого состава и законсервирован. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ СССР и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

183. БО-232, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1944 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй 8.08.1944 г. Водоизмещение 136 т. Размещения 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3А». Экипаж 32 чел. Бывший «SC-1482».

Передан СССР по ленд-лизу. Принят советским экипажем в августе 1944 г. 25.04.1945 г. вошел в состав СФ. 25.11.1946 г. выведен из боевого состава и законсервирован. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ СССР и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

184. БО-233, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1944 г. в США, спущен в 1944 г. Водоизмещение 136 т. Размещения 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3А». Экипаж 32 чел. До 30.01.1945 г. «SC-1511».

Передан СССР по ленд-лизу. Принят советским экипажем в августе 1944 г. 25.04.1945 г. вошел в состав СФ. 25.11.1946 г. выведен из боевого состава и законсервирован. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ СССР и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

185. БО-234, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1944 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй в августе 1944 г. Водоизмещение 136 т. Размещения 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель.

Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. До 30.01.1945 г. «SC-1505».

Передан СССР по ленд-лизу. Принят советским экипажем в сентябре 1944 г. 25.04.1945 г. вошел в состав СФ. 25.11.1946 г. выведен из боевого состава и законсервирован. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ СССР и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

186. БО-235, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1944 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй в августе 1944 г. Водоизмещение 136 т. Размеры 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. До 30.01.1945 г. «SC-1486».

Передан СССР по ленд-лизу. Принят советским экипажем в сентябре 1944 г. 25.04.1945 г. вошел в состав СФ. 16.07.1946 г. выведен из боевого состава и законсервирован. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ СССР и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

187. БО-236, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1944 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй в августе 1944 г. Водоизмещение 136 т. Размеры 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. До 30.01.1945 г. «SC-1497».

Передан СССР по ленд-лизу. Принят советским экипажем в сентябре 1944 г. 25.04.1945 г. вошел в состав СФ. 25.11.1946 г. выведен из боевого состава и законсервирован. 1.09.1955 г. разоружен, переклассифицирован в судно брандвахты и получил обозначение «БРН-6». 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ СССР и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

188. БО-237, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1944 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй в августе 1944 г. Водоизмещение 136 т. Размеры 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель.

Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. До 30.01.1945 г. «SC-1491».

Передан СССР по ленд-лизу. Принят советским экипажем в сентябре 1944 г. 25.04.1945 г. вошел в состав СФ. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ СССР и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

189. БО-238, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1944 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй в августе 1944 г. Водоизмещение 136 т. Размеры 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. До 30.01.1945 г. «SC-1478».

Передан СССР по ленд-лизу. Принят советским экипажем в сентябре 1944 г. 25.04.1945 г. вошел в состав СФ. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ СССР и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

190. БО-239, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1944 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй в августе 1944 г. Водоизмещение 136 т. Размеры 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. До 30.01.1945 г. «SC-1483».

Передан СССР по ленд-лизу. Принят советским экипажем в сентябре 1944 г. 25.04.1945 г. вошел в состав СФ. 26.02.1948 г. выведен из боевого состава и законсервирован. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ СССР и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

191. БО-240, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1944 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй в августе 1944 г. Водоизмещение 136 т. Размеры 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. До 30.01.1945 г. «SC-1508».

Передан СССР по ленд-лизу. Принят советским экипажем в сентябре 1944 г. 25.04.1945 г. вошел в состав СФ. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ СССР и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

192. БО-241, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1944 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй в августе 1944 г. Водоизмещение 136 т. Размещения 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3А». Экипаж 32 чел. До 30.01.1945 г. «SC-1506».

Передан СССР по ленд-лизу. Принят советским экипажем в сентябре 1944 г. 25.04.1945 г. вошел в состав СФ. 15.03.1954 г. выведен из боевого состава и законсервирован. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ СССР и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

193. БО-242, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1944 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй в августе 1944 г. Водоизмещение 136 т. Размещения 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3А». Экипаж 32 чел. До 30.01.1945 г. «SC-1499».

Передан СССР по ленд-лизу. Принят советским экипажем в сентябре 1944 г. 25.04.1945 г. вошел в состав СФ. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ СССР и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

194. БО-243, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1944 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй в августе 1944 г. Водоизмещение 136 т. Размещения 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3А». Экипаж 32 чел. До 30.01.1945 г. «SC-1503».

Передан СССР по ленд-лизу. Принят советским экипажем в сентябре 1944 г. 25.04.1945 г. вошел в состав СФ. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ СССР и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

195. БО-244, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1944 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй в августе 1944 г. Водоизмещение 136 т. Размеры 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. До 30.01.1945 г. «SC-1479».

Передан СССР по ленд-лизу. Принят советским экипажем в сентябре 1944 г. 25.04.1945 г. вошел в состав СФ. 26.02.1948 г. выведен из боевого состава и законсервирован. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ СССР и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

196. БО-245, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1944 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй в августе 1944 г. Водоизмещение 136 т. Размеры 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. До 30.01.1945 г. «SC-1487».

Передан СССР по ленд-лизу. Принят советским экипажем в сентябре 1944 г. 25.04.1945 г. вошел в состав СФ. 17.10.1955 г. выведен из боевого состава и законсервирован. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ СССР и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

197. БО-246, большой охотник

Противолодочный корабль с деревянным корпусом. Тип «SC». Заложен в 1944 г. в США, спущен в 1944 г., вступил в строй в августе 1944 г. Водоизмещение 136 т. Размеры 33.8 × 5.2 × 1.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2400 л. с. Скорость 21 (по другим данным 18.6)/10 узлов, дальность 2800 миль. Вооружение: 1 × 40 мм «Бофорс», 3 × 20 мм «Эрликон», бомбометы: 2 реактивных и 2 штоковых, 1 бомбосбрасыватель. Радио- и гидролокационное оборудование: РЛС обнаружения «SF-1», ГАС «QBE-3A». Экипаж 32 чел. До 30.01.1945 г. «SC-1512».

Передан СССР по ленд-лизу. Принят советским экипажем в сентябре 1944 г. 25.04.1945 г. вошел в состав СФ. С 22.04.1947 г. находился в подчинении АСС СФ. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ СССР и затоплен на Кильдинском плесе по договоренности с США.

198. «Horace Gray», пароход

Принадлежал США. Тоннаж 7200 брт

Торпедирован 14 февраля 1945 г. одна из торпед попала в левый борт п/х между 4-м и 5-м трюмами. Взрыв сорвал люки трюмов, образовались две пробоины — размером 6 × 18 метров по левому борту, и 6 × 6 метров по правому. Судно осело на корму до уровня палубы. Через 20 минут после взрыва 33 члена экипажа и 28 человек военной команды покинули транспорт на четырёх спасательных шлюпках и были взяты на борт 2 советских БО. Через час капитан и часть экипажа вернулись на пароход, и на буксире советского буксирного п/х пришли в Тюва-Губу (к северу от Ваенги), где судно было посажено на мель. Через два дня транспорт заполнился водой, был признан неремонтопригодным и списан. В 1959 г. носовая часть «Hogase Grey» была использована для ремонта однотипного «Тбилиси», повреждённого подлодкой «U-956» 30 декабря 1944 г. Кормовая часть, по некоторым данным осталась в месте затопления парохода.

199. РТ-25 «Сайда», рыболовный траулер

Бывший английский рыболовный траулер. Построен в 1905 г. («Cook, Welton & Gemmel», Беверли, Великобритания). В апреле 1914 г. продан испанскому владельцу. 7.07.1916 г. приобретен Морведом России и включен в состав флотилии Северного Ледовитого океана в качестве тральщика. Водоизмещение 475 т. (полная вместимость 265 брт). Размерения: 42.02 × 6.71 × 3.91 м. ГЭУ котломашинная, 500 л.с. Скорость 10.5 узла, дальность 2640 миль. До 1914 г. «Dynamo», до 7.07.1916 г. «Villa de See», до 1920 г. «Т-25», до 1.09.1921 г. «Канин», до 1935 г. Т-25 «Сайда», с 1947 г. РТ-40 «Сайда», с 1952 г. «Сайда».

17.02.1918 г. перешел на сторону Советской власти. В августе 1918 г. захвачен белогвардейцами. 25.02.1920 г. отбит частями РККА в Архангельске и передан Архобластьрыбе для использования в качестве рыболовного траулера. В дальнейшем вошел в состав Севгосрыбтреста. В 1938 г. передан Мурманскому госрыбтресту. С 10.11.1941 г. по 17.03.1942 г. входил в состав СФ в качестве отопителя. В 1946 г. возвращен владельцу. С 1952 г. использовался как сухогрузный пароход.

Погиб 6 октября 1961 г. от столкновения с греческим судном «Glifada» у м. Мишуков.



БЕЛОЕ МОРЕ

НОВОЕ ВРЕМЯ

1. «Святой Иоанн», гукор

5 октября 1764 г. при входе в устье ручья недалеко от р. Золотицы ветром брошен на мель и разбит. Командир — унтер-лейтенант Еропкин.

2. «Новая Земля», шхуна

Была заложена 09.02.1838 г. в г. Архангельске. Спущена на воду 21. 05.1838 г. Длина 39 ф. (между перп.), ширина 11 ф. (без обшивки), глубина интрюма — 3 ф. 9 д. 2 орудия. Капитан — полковник Ершев (по другим данным кондуктор Г.С. Рогачев). 4 сентября 1839 г. близ Старцевой губы (66°43'16"N, 32°48'28"E) на западном берегу Белого моря штормом брошена на камни и затонула. Экипаж погиб (по другим данным спасен).

3. «Варахаил», линейный 54- пушечный парусный корабль

Был построен на Соломбальской судовой верфи в Архангельске и спущен на воду 15.05.1749 г. Длина корабля по палубе составляла 43,6 метра, ширина 11,6 метра, осадка 5,1 метра, экипаж 440 человек. Капитан — М.П. Шпанберг.

7 июня 1749 г. при выводе в Белое море корабль без видимых причин опрокинулся на правый борт и затонул в трёх милях от острова Голца. Из 349 членов экипажа погибло 28 человек.

За потерю корабля и гибель людей капитан М.П. Шпанберг был осужден «на галеры навечно». 15.12.1752 г. Высочайшим указом он был оправдан. Причина кораблекрушения была записана как неизвестная.

В 1988—1990 гг., поиски корабля проводились отрядом Морской Арктической комплексной экспедиции НИИ культуры МК РФ и АН СССР под руководством А.В. Окорокова. Поиски были безуспешными.

В 2014 г., по данным СМИ останки корабля были найдены поисковой экспедицией, возглавляемой Анатолием Караниным. По словам участников экспедиции, форштевень судна направлен в сторону острова Мудьюг, корма в сторону островов Разбойник и Голец. Координаты носовой части корабля 64°48,162'N, 40°12,860'E. Носовая часть возвышается

над уровнем дна на 1,2 метра, середина на 0,6—0,8 метра, в корме до 1,3-1,5 метра. Корпус погружен в грунт на 1,5-2 метра, разрушен до уровня балластных камней, имеющих осыпь по правому борту. В носовой части корабля определяются конструкции носовой решетки. По левому борту в районе грота-галса на гидролокационных изображениях виден якорь даглист. Основания всех мачт и бушприта расположены на штатных местах. Следы от фок-мачты и бизань-мачты направлены в береговую сторону по правому борту. Грот-мачта не определяется. С левого борта в районе грот-мачты наблюдается объект по форме напоминающий орудие. Правый борт находится под грунтом. Левый борт отошел от корпуса в морскую сторону и сместился от него на 10—15 метров. В морскую сторону сместилась и часть верхней палубы с полубаком, разрушившись на две части. Средняя и нижняя палубы сложились друг на друга над балластом. Все выступающие конструкции практически уничтожены. Песка на дне почти нет, плотная глина.

4. Не идентифицированное судно

Находится в 50—60 м. с морской стороны от корабля «Варахаил». Судно лежит в направлении 30° от N. Длина судна 27—30 м, ширина 9—10 м. Соотношение длины судна к ширине — 5:1 свидетельствует о возможной принадлежности объекта к голландскому торговому судну типа «Флейт».

Координаты: 64°48'171"N, 40°12'837"E.

5. Не идентифицированное судно

Находится в 35—40 м с морской стороны от корабля «Варахаил». Длина 18—20 м, ширина 6—7 м. Судя по овалу в корме, может быть отнесено к торговым голландским судам типа «Флейт» ранних построек XVII в.

6. «Эклипс», барк

Трёхмачтовый барк «Эклипс» («Eclipse») был построен в 1867 г. в Абердине (Англия) мастерами фирмы «A. Hall Co». Судно предназначалось для китобойного промысла, поэтому его корпус был выполнен из дуба. Позже барк был продан в Норвегию, а в России он стал известен в 1914 г., когда отправился на поиски исчезнувших экспедиций В. Русанова и Г. Брусилова. Капитаном «Эклипса» был Отто Свердруп, ранее бывший капитаном «Фрама». Во время зимовки 1914—1915 гг. на Таймыре норвежцы встретились с экспедицией Б.А. Вилькицкого на пароходах «Таймыр» и «Вайгач», и осенью 1915 г. все три судна вместе пришли в Архангельск. Затем «Эклипс» вошел в состав флотилии Северного Ледовитого океана как вспомогательное судно, а в 1918 г. в результате пожара затонул в Гремие.

В 1928 г. «Эклипс» подняли. Во время ремонта прямое парусное вооружение переменили на косое, отчего барк превратился в шхуну, и судну дали новое имя «Ломоносов». Несколько лет «Ломоносов» работал на зверобойных промыслах, а когда началась Великая Отечественная война, стоял в Соломбалке, около посёлка 21-го лесозавода.

От взрыва немецкой бомбы корма «Ломоносова» была повреждена, и шхуна села на грунт.

Корпус «Ломоносова» подняли в 1963 г., и на стропах, закрепленных между понтонами, повели Мурманским рукавом к Мудьюгу. Возле Чекаминки корпус зацепил мель, дальше его тащить не стали, и отсоединили стропы.

В 1989 г. останки судна были найдены северодвинским журналистом Олегом Химаньчем. В начале 2000-х гг. корпус «Эклипса» был обследован водолазами, а в 2016 г. — исследователями экспедиции, организованной краеведами А. Караниным и В. Латкиным. Со дна Северной Двины были подняты палубная доска и кованые крепёжные нагели. В настоящее время остатки корпуса судна лежат на участке Мурманского рукава на глубине 6 м между Чекаминкой и Красным.

7. «Семён Челюскин», ледокол

13 января 1917 г. взорвался в аванпорту Архангельска. Взрывом были сильно повреждены стоявшие рядом суда, уничтожены портовые постройки, много боеприпасов и военного снаряжения. Имелись человеческие жертвы.

8. «Ковда», транспорт

Подорвался и затонул 25 июня 1916 г. на минном заграждении у мыса Городецкого.

Иностранные суда

9. «Арендаль», пароход

Принадлежал Англии. Подорвался на mine 29 мая 1915 г. в 12 милях от Орловского маяка.

10. «Барон Дризен», грузовой пароход»

Принадлежал США

17.10.1916 г. прибыл в Архангельск из Нью-Йорка. На его борту находилось несколько тысяч тонн военного снаряжения, взрывчатых веществ и большое количество оружия. Через неделю после прибытия в Архангельск пароход отправился в порт Бакарица для разгрузки. К 26 октября основную часть груза успели перенести на берег. Ровно в полдень, когда рабочие ушли с судна на обеденный перерыв, на пароходе прогремел взрыв. Через час произошёл второй взрыв. В результате обломки разлетелись на сотни метров, вспыхнул крупный пожар. Ещё через 40 минут раздался третий взрыв. В результате взрывов серьёзно пострадали стоявшие неподалёку английский пароход «Эрл оф Форфар» (была оторвана кормовая часть и разрушена надводная часть с полуоторванным бортом), и буксир «Рекорд», которые спустя некоторое затонули. Пожар усилился из-за ветра и распространился на бараки и каменные строения в ближайшем посёлке. В итоге полностью сгорел порт Бакарица.

Согласно докладу начальника архангельского порта Веретенникова морскому министру в результате взрывов было убито 650 человек, ранено 839 и пропало без вести 14 человек. Позже в официальном отчёте губернатора говорилось о 607 трупах и 1166 раненых. Но точное число погибших неизвестно до сих пор.

Проведенные после трагедии следственные действия установили, что причиной взрывов стала диверсия. Однако, исполнители так и не были найдены.

НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА

11. «Поморье», пароход

Грузопассажирский пароход Северного государственного морского пароходства. Порт приписки Мурманск. Водоизмещение 810 брт, Капитан — С.В. Варакин (погиб).

Следовал из Кандалакши в Умбу с грузом и пассажирами. 22 августа 1941 г. зашел на советское минное заграждение в Кандалакшском заливе, у острова Большой Седловатый, где подрвался и затонул. Часть людей пыталась добраться до берега на плоту и шлюпке, но из-за шторма спаслось лишь 2 чел. 32 члена экипажа и 30 пассажиров погибли, 14 из них похоронены в Кандалакше.

12. «Аргунь», пароход

Грузовой пароход Мурманского государственного морского пароходства (МГМП). Водоизмещение 3487 брт. Капитан — В.А. Грешнер.

Следовал с грузами из Архангельска на Мурманское побережье. 18 октября 1941 г. торпедирован немецкой ПЛ «U-132» в северной части Белого моря, у маяка Городецкий в точке 67°41'N, 41°03'E. Затонул через 25 мин. Экипаж и пассажиры высадились на 2 шлюпки и затем были взяты на борт ГИСУ «Мгла».

13. СКР-27 «Жемчуг», сторожевой корабль

Проект 43. Заводской № С-483. Заложен в октябре 1934 г. на заводе № 190 в Ленинграде, спущен в ноябре 1935 г., вступил в строй в декабре 1937 г. и в качестве ПСКР вошел в состав 1-го СОПС МПО НКВД Мурманского ПО. 23.06.1941 г. организация вошла в состав СФ. 11.08.1941 г. До 5.01.1941 г. ПСК-301. Длина 62,0 м., ширина 7,2 м., осадка 2,6 м. Водоизмещение полное 580 т. Экипаж — 42 чел, с 23.06.1941 г. — 59 чел.

11.08.1941 г. торпедирован немецкой подводной лодкой U-451 в Горле Белого моря, на линии м Святой Нос — м. Канин Нос. Командир лейтенант П.Д. Долгов и все члены экипажа погибли.

14. СКР-70 (СКР-11), сторожевой корабль

Бывший рыболовный траулер РТ-66 «Урал» Мурманского тралового флота. Построен в 1932 в Ленинграде. Корпус стальной, клепаный. Водоизмещение 1107 т, длина 53,4 м,

ширина 9 м, осадка 4,27 м, мощность машины 650 л. с., полезный груз 420 т. Экипаж 41 чел.

Подорвался на минах 27 октября 1941 г. у Терско-Орловского маяка в Белом море в точке 67°11'N, 41°30'E. Командир лейтенант В.Ф. Бедрюков и все 39 членов экипажа погибли.

15. ТЩ-34 (Т-889), тральщик

Бывший рыболовный траулер РТ-3 «Красноармеец» Мурманского тралового флота. Построен в 1931 в Данциге (Гданьск, Польша). По другим данным был заложен в начале 1930 г., спущен в июле 1930 г., и вступил в строй осенью 1930 г. Водоизмещение 1100 т. Размерения: 51.1 х 9.1 х 3.8 м. ГЭУ котломашинная, 700 л. с. Экипаж 43 человека.

В 1933 г. прибыл в Мурманск из Владивостока, получив номер погибшего РТ-3.

Мобилизован 25.06.1941 г., переоборудован в тральщик и включен в состав Северного флота (Т-889). Бортовой № 34.

15 ноября 1941 г. охраняя минный заградитель ЗМ-93 «Юшар», на пути из Архангельска в Иокангу, в 6 милях юго-восточнее м. Острые Лудки был торпедирован немецкой подводной лодкой «U-652» (по другим данным «U-752»). Командир старший лейтенант Г.В. Лотов и 41 член экипажа погибли. Примерные координаты гибели 67°25'N, 41°06'E.

16. РТ-8 «Сельдь», рыболовный траулер

Рыболовный траулер Мурманского тралового флота. Построен в 1931 г. в Данциге, Польша. Мощность машины — 800 л. с.

Торпедирован немецкой подлодкой 26 декабря 1941 г. у полуострова Канин. Капитан И. М. Варзугин и весь экипаж погибли.

17. СКА-9 (№ 211), сторожевой катер

Сторожевой катер типа «дрифтер», бывший бот «Нокуев» (до 2.07.1941 г.). Построен в 1939 г. Мобилизован 2.07.1941 г. и включен в состав СФ. Водоизмещение 233 т. Размерения 26.7 × 6.4 × 2.8 м. ГЭУ 140 л.с. Скорость 8/7 узлов, дальность 1020 миль. Вооружение: 1 × 45 мм, 2 × 7,62 мм пулемета (с августа 1943 г. 1 × 20 мм, 3 × 4 × 12,7 мм и 1 × 2 × 7,62 мм пулемет). Экипаж 15 чел. Участвовал в высадке и обеспечении десанта на м. Пикшуев 28.04.1942 — 13.05.1942 гг.

Потоплен 19 августа 1943 г. (по другим данным 10 августа) авиацией противника (36 самолетов) у мыса Шарапов.

18. Т-898 (№ 44), тральщик

Бывший рыболовный траулер РТ-411 «Ненец».

Потоплен 25 августа 1941 г., подводной лодкой «U-752» у м. Святой Нос.

19. «Лебедь», дрейфтербот

26 июня 1943 г. на переходе из Порта Владимира в Цып-Наволок был атакован тремя вражескими самолетами. Из-за повреждений (точь в корпусе) вынужден был приткнуться к берегу в районе мыса Шарапов. Впоследствии затонул. Примерные координаты: 66°13'25"N, 34°05'02"E.

Иностранные суда

20. Не идентифицированная подводная лодка

Принадлежала Германии.

Была атакована эсминцем «Грозный» 14 июля 1943 г. в районе села Поноя в точке с координатами 67°04'34"N 41°07'34"E. Эсминец сбросил в место обнаружения лодки 33 глубинные бомбы. Наблюдалось образование большого масляного пятна. Считается, что лодка была потоплена.

ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД

21. НИС-5 «Профессор Месяцев», научно-исследовательское судно

Сконструировано специально для выполнения научно-исследовательских работ в области морского рыбного хозяйства. Построено в 1952 г. на Мурманской судовой верфи (по другим данным в Швеции) для нужд Полярного научно-исследовательского института морского рыбного хозяйства и океанографии (ПИНРО). Названо в честь Ивана Илларионовича Месяцева (1885-1940) — ихтиолога, гидробиолога, профессора кафедры МГУ и основоположника отечественной океанологии. Длина 39,5 м, ширина 7,4 м, водоизмещение 500 тонн. Корпус судна стальной с обшивкой бортов дубом. Для научного судна он был хорошо оснащен, и это давало дополнительные возможности для исследования. В основном применялось для изучения миграций, распределения и размножения атлантическо-скандинавской сельди. В 1954—1956 годах «Профессор Месяцев» проводил исследования по рельефу Гренландско-Норвежского бассейна. Максимальной глубиной Норвежского моря в то время считалось 3 860 м. В 1956 году были получены новые данные, и наибольшая глубина Норвежского моря определена в 4487 м (68° 39'7 с. ш., 2° 54'5 з. д.). Всего «Профессор Месяцев» с 1952 по 1967 год выполнил 36 рейсов. В 1970 году судно было списано, но не утилизировано, а передано биологической станции Зоологического института Российской академии наук (ЗИНа), расположенной на мысе Картеш. В течении нескольких лет работало на биостанции и благодаря крепкой дубовой обшивки являлось единственным судном, открывающим навигацию еще при плавающих льдах.

После ряда поломок, было вытаскано на берег и больше не использовалось. За несколько лет судно сползло и оказалось полностью под водой в маленькой бухте биостанции. В 1990 г. оно было официально списано.



В настоящее время НИС «Профессор Месяцев» лежит с большим креном на правый борт на илисто-песчаном дне с максимальной глубиной около 11 м. Корпус и дубовая обшивка в хорошем состоянии, лишь в носовой части видны следы гниения в местах ремонта обшивки (заплаток) сосновыми досками.

22. Искусственный карьер «8 марта»

Открыт в 1934 г. на базе треста «Союззлюдкомбинат». Располагается в 1 км от посёлка Чкаловского (Карелия). Состоит из двух затопленных карьеров, соединенными штреком, находящихся на глубине 10—20 м.

Сохранились элементы инфраструктуры разработки месторождения — лестницы сваи, инженерные конструкции, рельсы, шпалы, а также предметы, использовавшиеся при работе — вагонетки и др. Координаты: 66°17.677'N, 33°22.222'E.

23. «Ленинград», лидер эскадренных миноносцев

Заложен 5.11.1932 года на заводе №190 (имени А.А. Жданова) в Ленинграде (заводской номер 450). 18.11.1933 г. спущен на воду. Водоизмещение нормальное 2282 т. полное на 1940 год — 2582 т. Размеры 127,5 × 11,7 × 4,18 м. Вооружение первоначальное 5 — 130/50 Б-13, 2 — 76/55 34К, 2 — 45-мм 21К; 2 × 4 533-мм торпедных аппаратов. Механизмы 3 паротурбинных установки мощностью 66000 л.с., 3 винта. Экипаж 250 человек.

Вступил в строй 5.12.1936 г. и вошел в состав КБФ. Фактически достраивался на плаву до июля 1938 г.

Участвовал в Советско-финской войне и Великой Отечественной войне. Зимой 1941—1942 г. прошел ремонт с модернизацией вооружения.

12.01.1949 г. переклассифицирован в эскадренный миноносец, с 19.12.1951 г. по 25.11.1954 г. прошёл капитальный ремонт и модернизацию.

18.04.1958 г. выведен из боевого состава КБФ и переоборудован в корабль-цель ЦЛ-75. В 1959 г. переведен на Север и 13.10.1959 г. включен в состав СФ. 15.09.1960 г. разоружён и превращён в плавказарму ПКЗ-16, а 10.08.1962 г. в судно-мишень СМ-5. В мае 1963 г. при отработке нового ракетного корабельного комплекса потоплен крылатой ракетой П-35 крейсера «Грозный» в Белом море вблизи Соловецких островов.

В настоящее время останки корабля находятся на глубине 10—12 м. недалеко от Большого Заяцкого острова Соловецкого архипелага. Его корпус разломан на несколько частей, вооружение и оснастка срезаны. Сохранилось несколько надстроек, включая боевую рубку.

24. СРТ-9 «Н. Книпович», рыболовный траулер

Был построен в Германии. 24 декабря 1948 г. во время шторма в результате навигационной ошибки был выброшен на прибрежные камни в районе Канина Носа и затонул.



КАРСКОЕ МОРЕ

НОВОЕ ВРЕМЯ

1. Судно без названия

В 1780 г. известный мезенский промышленник Федот Рахманин вышел из Енисейска, чтобы пройти через Карское море в Архангельск. Однако штормовая погода и льды заставили судно встать на зимовку у Зверева зимовья (в Енисейском заливе) в точке с координатами 73.640694° ; $9\ 83.409864^{\circ}$ (в системе WGS-84). Здесь судно потерпело крушение, и многие моряки из судовой команды погибли. В память о погибших на высоком мысу Федот Рахманин установил высокий лиственничный крест, который еще в 1877 г. видели участники плавания на судне «Утренняя звезда».

2. «Ермак», шхуна

9 сентября 1862 г. затерта льдами в точке $69^{\circ}57'N$, $66^{\circ}2'O$ и оставлена командой, которая по льду перебралась на берег и возвратилась в с. Ифагу. Командир — лейтенант Крузенштерн.

3. «Оскар Диксон», пароход

Был построен в 1880 г. на средства русского промышленника и исследователя А.М. Сибирякова. Предназначался для торговых рейсов по реке Енисею и для морского сообщения между Европой и Енисейской губой. Пароход имел металлический корпус, был снабжен винтом и колесами и сильной по тому времени машиной в 100 л.с.

10.08.1880 г. пароход вышел из Норвегии, с целью пройти в Енисейскую губу и реку Енисей. Он вез груз, состоявший из частей двух небольших судов. В пути «Оскар Диксон» встретился со шхуной «Нордланд», везшей для парохода уголь. Торговая экспедиция благополучно прошла сквозь льды Карского моря, но у мыса Мочуй-сале в Гыданском заливе пароход наскочил на мель. 12 октября его удалось снять, но зажатый льдами он вынужден был дрейфовать с ледяным полем в залив Гыдаям (северо-запад Гыдана), где и бросить якорь в 3 км от берега. Команда вынуждена была зазимовать на судне.

25 июля 1881 г. пароход освободился от ледяного плена, но не успев начать движения, получил пробоину от ломающегося льда и 2 августа затонул.

24-м членам экипажа удалось спустить с гибнущего корабля шлюпки и добраться до берега, где был оставлен зимой провиант и палатка. Здесь моряки разделились на две группы. Первая отправилась к реке Енисею, а вторая осталась со встреченными самоедами, чтобы в сентябре перебраться до Обдорска сухим путем. Лодочная партия во главе с капитаном Эмилем Нильсон через неделю прибыла в первое населенное место — Сопочная Карга, 6 сентября достигла Никандровского острова и продолжала путешествие к Енисейску уже на речном пароходе, а затем в Швецию. Оставленные в Гыданском заливе 16 моряков 28 сентября отправились через тундру в Обдорск и далее, сменив оленей на лошадей, до Тюмени. Отсюда по железной дороге в Петербург, Ганге до Стокгольма, куда они и прибыли 5 февраля 1882 г.

4. «Мечта», яхта

Судно полярного исследователя-художника А.А. Борисова.

В 1900—1901 гг. А.А. Борисов отправился в очередную поездку на Новую Землю. Он построил дом у западного входа в пролив Маточкин Шар в Поморской губе и с семьёю спутниками отправился на «Мечте» в Карское море. После выгрузки продовольствия в заливе Чекина на обратном пути исследователи были вынуждены покинуть затёртую льдами яхту и по льдам отправиться к Новой Земле. Им пришлось бросить шлюпки, кроме маленькой шлюпки-ледянки, большую часть продовольствия и снаряжения, погибли собаки. Пройденное днем расстояние компенсировалось обратным дрейфом ночью. К счастью, льдину с обессилившими людьми все-таки прибило к берегу южнее Маточкина Шара. Оказавшаяся здесь случайно ненецкая промысловая артель спасла их.

5. «Геркулес», парусно-моторная зверобойная шхуна

Построена из дуба, в 1908 г. в пос. Росендаль в Харлангере (Норвегия) для рыбного и зверобойного промысла в полярных морях. Принадлежала акционерному обществу «Эльф» в Христиании (ныне Осло). Длина 22,4 м, ширина около 6 м, осадка 2,5 м, валовая вместимость свыше 63 т. Мотор «Альфа» мощностью около 15 л.с.

В 1912 г. куплена В.А. Русановым для организации Министерством внутренних дел России экспедиции по обследованию угольных месторождений архипелага Шпицберген. В июне «Геркулес» покинул Александровск (ныне Полярный) и в течении 1,5 месяца работал на Шпицбергене. В августе шхуна пересекла Баренцево море и достигла Новой Земли, где в становище на берегу пролива Маточкин Шар Русанов оставил 18 августа записку о возможном дальнейшем пути на восток по Северному морскому пути. После этого судно пропало вместе с экипажем и научным персоналом (12 чел.).

В 1919 г. экипажем ледокольного парохода «Соловей Будимирович», который находился между островом Белый и проливом Югорский Шар, в точке с координатами 72°24'N, 65°E был замечен корпус перевернутого деревянного судна, похожего на норвежский зверобойный бот. Моряки определили его длину в 80 футов, а ширину в 28 футов (27 и 9 м

соответственно). Подобные размеры были и у «Геркулеса». Однако, из-за плохой погоды отбуксировать останки судна к берегу не удалось.

В 1934 г. гидрографами с моторно-парусного бота «Сталинец» на острове Вейзеля (ныне остров Геркулес) у западного побережья Таймыра, был обнаружен знак экспедиции (столб) с надписью: «Геркулес 1913». В 1936 г. на безымянном острове в Карском море (ныне остров Попова — Чухчина) в шхерах Минина были обнаружены вещи членов экипажа «Геркулеса» (фотоаппарат «Кодак», обрывки документов, визитных карточек, часы, патроны и т.д.). В 1942—43 гг. на острове Песцовом (шхеры Минина) в 2 км севернее скалистого мыса Флаг, охотником П.Г. Колотовым были обнаружены части деревянного судна (обломок киля, часть обшивки борта) и остатки мотора. В 1975 г. в этом же месте на мелководье, членами экспедиции, организованной газетой «Комсомольская правда», были найдены: муфта, вал и другие детали машины, инструменты, тиски и пр. В 1977 г. очередная экспедиция газеты «Комсомольская правда», при обследовании банки в проливе Глубоком нашла части мотора, патроны, инструменты и т.п. (всего около 200 находок), относящиеся по предположению исследователей к парусно-моторной шхуне «Геркулес».

Иностранные суда

6. «Mercury», каравелла (?)

Судно третьей экспедиции (1596—1597 гг.) голландского исследователя Арктики Вильяма Баренца. Предположительно оно именовалось «Mercury» («Меркурий») и имела дубовый корпус.

Каравелла попала в ледяной плен у северной оконечности Новой Земли в бухте, которую Баренц назвал «Ледяной Гаванью», получила повреждения и затонула. Моряки построили на берегу бухты зимовье назвав его «Behouden Huys» (Дом спасения) и провели там десять месяцев. Трудности и лишения, которые они испытали, известны по записям участника зимовки Геррита де Фера. 20 июня 1597 г. Вильям Баренц умер, а его оставшиеся в живых соратники в конце июля на шлюпках достигли южного берега Новой Земли где были спасены русскими поморами-промышленниками. Благодаря помощи поморов голландские моряки 2 сентября смогли добраться до Колы. 1 ноября 1597 г. они вернулись в Амстердам.

Поисковые работы на месте гибели судна проводились в 1977—1980 гг, 1982, 1985, 1991, 1992, 1995, 2006, 2008, 2009 и 2012 гг. экспедициями под руководством Д.Ф. Кравченко. Были собраны материалы, позволившие произвести реконструкцию зимовья, обнаружены и изучены более 2500 предметов обихода и снаряжения экспедиции, локализовано место гибели каравеллы. Найден фрагмент борта судна, размерами 3,5 на 1,5 м.

НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

7. «Обь», пароход

Принимал участие в первой советской Карской товарообменной экспедиции (1921 г.), доставившей промышленные товары из Европы в устье Енисея.



17 сентября 1921 г., на обратном пути в Архангельск, судно, нагруженное мукой и зерном, неожиданно подало сигнал: «Терплю бедствие, требую немедленной помощи» и тревожными гудками позвало находившиеся поблизости ледокольные пароходы «Руслан» и «Малыгин». Оказалось, что пароход получил пробоину от сильного удара об лед левой скулой. Даже после перегрузки хлеба на борт «Малыгина» положение судна не улучшилось, оно стало медленно тонуть. В своей телеграмме начальник Архангельского отряда судов Д.Т. Чертков сообщил, что пароход «Обь» терпит бедствие — он еще держится на воде, но имеет сильный крен на правый борт и несетя крепким ветром на северо-восток. Все суда экспедиции из-за пурги и шторма дрейфовали поблизости, наблюдая за «Обью». Весь экипаж был спасен ледокольным пароходом Малыгин.

В телеграмме, отправленной в Архангельск на следующий день, говорилось, что вследствие усилившегося шторма и плохой видимости всем судам экспедиции пришлось укрыться за льдинами, и они потеряли «Обь» из виду. 20 сентября с подошедшего к месту ледокольного парохода «Малыгин» видели, как «Обь» погружается в воду, находясь на 72°38'N, 66°00'E. 21 сентября к месту гибели «Оби» подошли другие пароходы. Они обнаружили здесь шлюпку, бочки и другие предметы, всплывшие с палубы судна.

8. «Енисей», пароход

Принимал участие в первой советской Карской товарообменной экспедиции (1921 г.), доставившей промышленные товары из Европы в устье Енисея. 14 сентября 1921 г., на обратном пути в Архангельск, судно, нагруженное мукой и зерном, неожиданно ударилось о небольшую льдину, получило пробоину и затонуло в течении 17 мин на глубине 7 сажень и 2 фута. Часть экипажа спаслась на шлюпке, а другая часть вместе с капитаном была снята ледоколом «Седов». На пароходе погибло 120 тыс. пудов зерна и муки. Согласно историческим источникам точка гибели судна 73°35'N, 70°42'E.

9. «Арктур», палубный бот

Судно, использовалось для гидрографических исследований в советской Арктике, в том числе в Белом море, проливах Югорский Шар, Карские Ворота, у архипелага Новая Земля, остров Вайгач и др.

Погибло в июле 1921 г. в одиннадцатибальный шторм, наскочив на риф в проливе Карские Ворота, в районе между островами Янова и Морозова.

10. «Агнесса», шхуна

Одномачтовая рыболовецкая шхуна водоизмещением 33 т. Судно научной экспедиции, организованной в 1922 г. Комитетом Северного Морского пути для изучения морского пути через Карское море к устьям рек Оби и Енисея. Экипаж шхуны 12 чел.

В результате ее работ был обследован участок северо-западного побережья полуострова Мамонта и о. Олений, произведена съёмка Юрацкой губы, определены три астрономических пункта, легшие в основу карты этого района. Кроме того, экспедиция собрала сведения о возможности зверобойного промысла в этом районе.

Осенью 1923 г., возвращаясь на свою основную базу, не дойдя до Усть-Енисейского порта, судно село на мель у северной оконечности острова Пашкова (Енисейский залив). Здесь, 20 октября судно застиг ледостав, и оно вынуждено было зазимовать. Весной 1924 г. шхуна во время весеннего ледохода была раздавлена льдом.

11. «Профессор Житков», моторно-парусная шхуна

Судно первой научно-промысловой экспедиции Комитета северного морского пути (Комсеверопути, или КСМП), организованной для изучения возможностей увеличения промысла морского зверя, в основном белухи в Карском море. Была организована в Пясинский залив летом 1928 г. В ней приняли участие опытные промысловики Буторины, Нечаев и др., а также инструктор по белушьему промыслу норвежец Ларсен. Плавание оказалось неудачным. Судно было застигнуто штормом и выжата льдом на каменистые рифы в бухте Полынья в Енисейском заливе в 20 км от Диксона. Экипаж из 22 человек занялся промыслом песка и белого медведя. Руководители экспедиции разрабатывали различные планы спасения судна, но осуществить их так и не удалось. Несколько лет шхуна служила зимовьем для промышленников.

12. «Зверобой», парусно-моторная шхуна

Одно из зверобойных судов (в некоторых источниках упоминается как бот), положивших начало промысловым разведкам, а затем и морскому промыслу на зверя, преимущественно на белуху в Карском море.

В 1929 г. шхуна под командованием капитана А.К. Бурке приняла участие в научно-промысловой экспедиции по изучению возможностей добычи в Карском море белухи. В экспедиции участвовал норвежский инструктор Свендсен. Впервые на Западном Таймыре с борта шхуны проводились регулярные метеорологические наблюдения под руководством прикомандированного Арктической комиссией при СНК СССР авиаспециалиста В.В. Вердеревского. 21 сентября в 48 км к западу от устья Пясины «Зверобой» высадил научно-промысловую группу под руководством З.З. Громадского. Она построила две избы, одна из них до сих пор значится на картах как зимовка Громадского. Зимовщики, наряду с промыслом морского зверя, рыбной ловлей и биологическими исследованиями, вели метеорологические наблюдения, изучали входной фарватер Пясины. За первую зимовку было добыто около 200 песцов и более 200 гусей.

Шхуна «Зверобой», на которой находился личный состав Пясинской зверобойно-рыбопромысловой экспедиции (начальник М.П. Трифонов), побывала на о. Расторгуева, южном и восточном побережье Пясинского залива и потерпела аварию в 3 км от зимовья Громадского (ныне мыс Зверобой). Экипаж спасен.

После гибели судна 40 человек оказались разбросанными по десятку изб на огромной территории — от устья Пясины до бухты Ефремова. Организация зимовок протекала в трудных условиях, некоторые промышленники пытались даже бежать. Тем не менее,

промысел оказался весьма удачен: экспедиция добыла за зиму 28 т рыбы, 210 песцов, 70 нерп и 8 белых медведей.

13. «Белуха», парусно-моторная шхуна

Одно из зверобойных судов, положивших начало разведкам, а затем и промыслу морского зверя в Карском море.

Была куплена в 1929 г. у Норвегии, где она называлась «Хобби». Водоизмещение 250 т.

В 1928 г. судно участвовало в поисках членов экипажа дирижабля «Италия».

В 1930 г. приняло участие в экспедиции в задачу которой входило обогнуть Таймырский п-ов и достичь р. Лены, проведя широкие гидрологические исследования (капитан — А.К. Бурке).

В навигацию 1931 г. перед Бурке стояла аналогичная задача. В помощь «Белухе» был впервые придан самолет «Комсеверопуть 1» (командир Б.Г. Чухновский). В этом плавании научными работами занимались гидрограф И.М. Сендик и врач С.С. Шиян. С Диксона судно направилось к шхерам Минина и 7 сентября достигло мыса Стерлегова. Авиаразведка показала, что впереди лежат тяжелые льды. Основав новое промысловое зимовье на мысе Михайлова, «Белуха» вернулась на Диксон. В дальнейшем руководство КСМП отказалось от попыток пройти на восток.

В 1933 г. «Белуха», работая в Западно-Таймырской экспедиции Главного управления северного морского пути и возвращаясь в Архангельск после результативных съемочных и промерных работ в Карском море, 24 сентября наскочила на прибрежную отмель острова Белый (ныне о. Белуха, берег Харитона Лаптева). Людей, находившихся на судне, снял подошедший пароход «Аркос». Он же пытался буксировать шхуну, но она через полученные пробоины быстро наполнилась водой и перевернулась.

14. «Альбатрос», шхуна

Была арендована Гидрологическим институтом. В октябре 1932 г. при следовании с Диксона в Архангельск в плохую видимость выскочила на прибрежную отмель острова Белый. Отправившиеся пешком в Обскую губу за помощью начальник экспедиции В.Я. Никитинский и двое его спутников замерзли в пути.

15. «Зюйд», гидрографическое судно

20 сентября 1939 г. гидрографическое судно Гидрографического управления Главного управления Севморпути «Зюйд» с полного хода выскочил на прибрежную отмель западнее острова Белый. Десять суток его безрезультатно пытались стащить, но, безуспешно. Судно затонуло.

16. «Торос», гидрографическое судно

Построено в 1930-х гг. в селе Чевакино. Длина 31,8 м. Ширина 7,05 м. Высота борта

3,45 м. Грузоподъемность (нетто) 100,0 т. Дедвейт 162,5 т. Водоизмещение 411,0 т. Мощность главного двигателя 200 л. с., Парусность 171,0 кв. м

В 1937—39 гг. экспедиции на гидрографических судах «Торос» и «Норд» обследовали в Карском море огромный район вблизи архипелага Норденшельда.

В 1940 г., выполняя промерные галсы, выскочило на прибрежную отмель у маяка на острове Вилькицкого. Участники гидрографической экспедиции и члены экипажа были спасены ледокольным пароходом «Г. Седов». «Когда на вторые сутки, — вспоминал начальник экспедиции на нем В.И. Воробьев, — подошел л/п «Седов», «Торос» был на прибрежной отмели, затопленный вровень с забортной водой. Сильный прибой. Мотокатер с большим трудом совершил несколько рейсов от «Г. Седова» к «Торосу», огибая его корму и заходя в узкое пространство между правым бортом «Тороса» и берегом. «Г. Седов» стоял в двух милях: о попытке снятия «Тороса» не могло быть и речи. Сняли лишь часть оборудования и людей».

17. «Садко», ледокольный пароход

Построен на верфи в Ньюкасл-апон-Тайн (Ньюкасл, Великобритания) для железнодорожной компании «Рид Ньюфендлэнд Компани» (Reid Newfoundland Company) в 1913 г. Именован «Линтрос» (SS Lintrose) в честь шотландской местности. Спущен на воду 21.01.1913 г. Водоизмещение 3 800 тонн. Длина 77,7 метров, ширина 11,4 метров.

С 1913 по 1915 гг. работал в качестве почтово-пассажирского парома в районе Ньюфаундленда, на линии Порт-о-Баск — Нью-Сидни через пролив Кабота, имея 80 пассажирских мест первого класса и 150 мест второго класса.

В 1915 г., вместе с другим паромом пролива Кабота, «Брюс», приобретен русским правительством для работы на линии Мурманск-Архангельск. В 1916 г. был переименован в «Садко».

16.06.1916 г. при перевозке груза для строительства железной дороги Кандалакша-Мурманск «Садко» затонул в Кандалакшской губе, наскочив на подводный камень.

Через 17 лет, 14.10.1933 г. поднят силами ЭПРОН. Год спустя, 9.07.1934 г. состоялся первый выход «Садко» в море после ремонта.

7.09.1934 г. экспедиция на «Садко» под командованием капитана А.К. Бурке, в сопровождении ледокола «Ермак», основала полярную станцию на острове Уединения.

В 1935 г. на «Садко» была предпринята Первая Высокоширотная экспедиция Главсевморпути под руководством Г.А. Ушакова. Установлен мировой рекорд свободного плавания за Полярным кругом (82°4'с.ш.). Открыт остров Ушакова. До начала Великой отечественной войны ледокол совершил еще несколько сложных полярных рейсов «с научными открытиями, мировыми рекордами и спасением полярников и застрявших во льдах судов. Работа ледокола стала «символом беспримерного мужества и героизма советских людей, которые под руководством тов. Сталина способны выполнить любую поставленную задачу».

11 сентября 1941 г., на пути из Диксона на Землю Франца-Иосифа, «Садко» наскочил на ранее неизвестную подводную банку вблизи островов Известий ЦИК в Карском

море и затонул в точке с координатами: 76°13'N, 83°32'E. Погиб один человек, остальной экипаж был спасён ледоколом «Ленин».

А.Ф. Пинежанинов, старпом «Садко», писал: «На карте, которой мы пользовались, на нашем пути были редкие глубины порядка 35-40 метров. Для проверки глубин капитан приказал измерять глубины с кормы лотом Томсона через каждые 15 минут, так как эхолот не работал... После очередного измерения глубины в 21 ч. 45 м. судно в 21 ч. 55 м. выскочило на неизвестную скалистую банку... Мне поручили проверить, нет ли поступления воды в трюма и жилые помещения... Спустившись вниз, я обнаружил, что вода заливает нижние жилые помещения... палубу второго дна разорвало и в образовавшуюся большую пробоину хлынула вода. Команда едва успела перебежать в машинное отделение вверх по трапу... Затапило динамо-машину, погас свет... скала, пробившая второе дно, поднималась все выше и поднимала котел № 4, чем разорвало трубу подачи пара на главную машину, а в это большое отверстие вырвался пар под большим давлением из котлов. В это время на решетках над котлами находился молодой кочегар Митюк. Его охватило паром, бежать было некуда, и он там погиб».

Капитан ледокола А.Г. Корельский был обвинён во вредительстве и расстрелян.

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА

18. «Куйбышев», пароход

Грузовой пароход Мурманского государственного морского пароходства. Вместимость 2332 брт.

11.08.1942 г. вышел из Архангельска на Диксон. До пролива Югорский Шар следовал в составе конвоя, дальше пошел самостоятельно.

24 августа потоплен торпедой немецкой ПЛ «U-601» северо-западнее порта Диксон в точке 73°52'N, 77°40'E. Весь экипаж, включая капитана И.В. Токовенко погиб.

19. «Александр Сибиряков», ледокольный пароход

Ледокольный пароход Государственного управления Севморпути. Вместимость 1384 брт.

Заложен 23.11.1908 г. на верфи «Гендерсон и К°» по заказу компании «Беллавенчур Стимшип» (англ. Bellaventure Steamship Co Ltd). Спущен на воду в 1909 г. под названием «Беллавенчур» (Bellaventure).

Базировался в порту Сент-Джонс, Ньюфаундленд. Использовался для промысла тюленей. Рекордным в охотничьей биографии судна стал 1910 г., когда было добыто 35 816 тюленей. Общее количество добытых на «Беллавенчур» тюленей составляет 112 135 туш.

С 1913 по 1915 г. работал по подрядам правительства Доминиона Ньюфаундленд при строительстве портовых терминалов. В 1914 г. участвовал в эвакуации тел погибших от холода моряков судна «Newfoundland».

В 1915 г. «Беллавенчур» вместе с однотипным зверобойным ледокольным пароходом «Бонавенчур» («Владимир Русанов») был куплен у компании «Эй Джей Харви» (англ. A.

J. Harvey and Co.) министерством торговли и промышленности России для зимних рейсов в Белом море. В 1916 г. переименован из «Беллавенчур» в «Александр Сибиряков». Назван в честь русского финансиста А.М. Сибирякова.

В 1-ю мировую войну работал в Белом море на перевозке прибывавших из стран-союзников военных грузов. После войны использовался ежегодно для весеннего зверобойного промысла в горле Белого моря и в навигацию как грузовое и снабженческое судно.

28.07.1932 г. «Сибиряков» под командованием капитана В. И. Воронина, начальника экспедиции академика О.Ю. Шмидта и его заместителя В.Ю. Визе вышел из Архангельска и, обогнув с Севера архипелаг Северная Земля, в августе достиг Чукотского моря, где в сложной ледовой обстановке потерял часть гребного вала с винтом. Оставшись без хода, начал дрейфовать, но с помощью самодельных парусов команде удалось вывести судно на чистую воду к 1 октября в северной части Берингова пролива, откуда его отбуксировали в Петропавловск-Камчатский.

Это было первое в истории сквозное плавание по Северному морскому пути из Белого моря в Берингово за одну навигацию. В том же году «Александр Сибиряков» был награждён орденом Трудового Красного Знамени.

В 1936 г. судно наскочило на каменную гряду у берегов Новой Земли в Карском море, в следующем году было спасено ЭПРОНом и отремонтировано в Архангельске. До начала Великой Отечественной войны «Александр Сибиряков» работал в Арктике как снабженец.

В августе 1941 г. вошёл в состав ледокольного отряда Беломорской военной флотилии под названием ЛД-6 («Лёд-6»). На корабле было установлено вооружение: два 76-мм орудия (корма), два 45-мм орудия (бак), два 20-мм зенитных автомата «Эрликон». Капитану ледокола А.А. Качараве было присвоено воинское звание старший лейтенант.

24 августа 1942 г. ледокол вышел с Диксона, выполняя рейс на Северную Землю. На борту находилось 104 человека (включая 47 человек экипажа, 32 военнослужащих, 11 полярников, 12 рабочих, 2 офицера), 349 тонн грузов (собаки, коровы, оснащение станции, провиант, топливо, стройматериалы). Целью рейса была замена персонала, пополнение запаса полярных станций на Северной Земле и организация новой станции на мысе Молотова.

25 августа 1942 г. в 10 милях к западу от острова Белуха судно столкнулось с немецким тяжелым крейсером «Адмирал Шеер». В течение 20 минут экипаж ледокольного парохода, имевшего на вооружении две 76-миллиметровые и две 45-миллиметровые пушки, вел беспрецедентную артиллерийскую дуэль с крупным военным кораблем, вооруженным 28 орудиями, в числе которых было шесть орудий 280-миллиметрового и восемь 150-миллиметрового калибра. Радиogramмы парохода о появлении в Карском море надводного рейдера и бое с ним дали возможность штабу морских операций Главсевморпути оповестить суда о грозящей опасности. Затонул, согласно архивным источникам в точке 76°12'N, 91°30'E.



Погибло 79 чел., кочегар П.И. Вавилов спасся на о. Белуха. 19 чел., в том числе командир старший лейтенант А.А. Качарава были захвачены в плен. 6 из них умерло в концлагерях.

В 2014 г. останки судна были найдены экспедицией, организованной изыскательской компанией «Фертоинг» на глубине 45 м.

20. «Диксон», пароход

Грузовой пароход Северного государственного морского пароходства. Порт приписки — Мурманск. Вместимость 2920 брт.

В сопровождении двух эскортных кораблей «СКР-75» и «ТЩ-60» следовал из порта Диксон в море Лаптевых с грузами, ведя на буксире буксирный пароход «Северолес-18». 27 августа 1943 г. подвергся безрезультатной атаке немецкой ПЛ «U-354», на другой день был торпедирован ПЛ «U-302» и через 12 мин затонул юго-восточнее островов Мона, в точке 75°40'N, 89°35'E. Капитан О.З. Филатов и 13 членов экипажа погибли, остальные на плавсредствах достигли берега (по другим данным экипаж и пассажиры (63 человека) перешли на буксирный пароход «Северолес-18»).

21. «Тбилиси» (старый), пароход

Грузовой пароход Дальневосточного государственного морского пароходства. Вместимость 7169 брт. Построен в ноябре 1898 г. в Германии.

В августе 1943 г. пароход «Тбилиси» вышел из Архангельска на Диксон, а затем в Дудинку в составе конвоя. В Дудинке пароход полностью загрузился углем и вышел в обратный рейс.

6 сентября 1943 г. при выходе из устья Енисея, имея 10-метровую осадку, пароход наскочил на мину, поставленную ночью на фарватере немецкой подводной лодкой «U-636» в точке с координатами 72°25'N, 80°36'E (по другим данным 72°35'N, 80°36'E). Взрыв произошел в районе второго и третьего трюмов, упала фок-мачта, в районе мостика разорвало борт и днище. В машинное отделение через оторванные водонепроницаемые переборки хлынула вода. Капитан принял решение направить судно к берегу и, идя малым ходом, выброситься на отмель. Тем временем пароход стал все больше и больше уходить носом в воду. Машинное отделение стало наполняться водой. Аварийный перевод на прием воды из машинного отделения центробежного насоса эффекта не дал, так как вода поступала в большем количестве, чем мог откачать насос. Вскоре с мостика поступила команда: «Всем оставить машинное отделение и выходить наверх!» Однако старший механик П. Курако успел до этого отдать распоряжение кочегарам выгрести огонь из нижних топок, чтобы не взорвались котлы, и только когда стравили пар из котлов и была остановлена машина, все поднялись на верхнюю палубу. В это время носовой частью судно уже село на грунт, и вода переливалась из третьего трюма в котельное отделение через угольные ямы. Пароход продолжал погружаться.

Капитан судна успел по радио оповестить берег о критическом положении «Тбилиси». Через некоторое время к гибнущему пароходу подошли и встали лагом два судна. С правого борта — судно Северного пароходства, куда и пересела команда, а с левого борта — военный тральщик.

Как только экипаж покинул тонущее судно, сделали переключку по судовой роли. Недосчитались двух человек: пассажира (фамилия неизвестна) и дневальной Е.С. Бушуевой.

Тем временем пароход «Тбилиси» переломился пополам. Носовая часть ушла в воду до средней части, и лишь кормовая находилась на плаву. Не прошло и часа, как судно погрузилось полностью, остались видны только мачты. Пароход затонул в точке с координатами $72^{\circ}22'4''N$, $80^{\circ}33'1''E$ на глубине 13 м.

Вся команда с «Тбилиси» была доставлена на Диксон, где она пересела на ледокольный пароход «Манкальм» и на нем дошла до Дудинки. Затем на теплоходе «Сталин» пошла по Енисею до Красноярска, где большая часть команды вернулась в Архангельск, остальные же, в основном моряки Дальневосточного пароходства, поездом добирались до Владивостока, куда прибыли в начале ноября 1943 г.

22. «Сергей Киров», пароход

Грузовой пароход Дальневосточного государственного морского пароходства. Порт приписки — Мурманск.

Был построен в Англии в 1925 г. Первоначальное название — «Hebburn», Род двигателя — паровая машина. Вместимость 4146 брт. Вооружение 1 пушка, 6 пулеметов

Шел по Северному морскому пути из США с импортными грузами (оборудования для металлургического завода в Норильске) в составе конвоя ВА-18.

1 октября 1943 г. был торпедирован немецкой подводной лодкой «U-703» из состава «волчьей стаи», преследовавшей конвой. Торпеда попала в левый борт. Взрыв произошёл в районе трюма № 3. Очень скоро 2-й и 3-й трюмы, угольный бункер были охвачены огнём, машинное отделение заполнилось водой. Вскоре судно переломившись между мостиком и второй мачтой и затонуло в районе островов Известия ЦИК, в точке с координатами $75^{\circ}44'N$, $83^{\circ}46'E$. Конвойный корабль «ТЩ-63» снял команду со спасательных средств. Капитан А.И. Литвиненко и экипаж были подняты командой ТЩ-63. 1 человек погиб.

23. «Щорс», пароход

Бывший голландский грузовой пароход. Построен в 1921 г. («NV Werf Gusto v/h Firma A.F.Smolders», Схидам, Нидерланды). Полная вместимость 3770 брт (дедвейт 6680 т). Размерения $113.7 \times 15.3 \times 6.8$ м. Скорость 9 узлов. До 1930 г. «Vechtdijk», до 1935 г. «Galgewater».

В 1935 г. приобретен СССР и включен в состав Балтийского государственного морского пароходства. В 1940 г. вошел в состав Мурманского государственного морского пароходства. Участвовал в советско-финляндской войне в качестве транспорта. Во время Великой Отечественной войны выполнял воинские и народнохозяйственные перевозки

в Белом и Карском морях. Участвовал в переходе союзного конвоя PQ-16. С 7.05.1942 г. числился в составе СФ в качестве транспорта.

14.10.1942 г. получил повреждения при подрыве на mine, выставленной накануне германской подводной лодкой «U 592» у западного входа в пр. Югорский Шар в точке 69°36'N, 60°00'E. При буксировке тральщиками «Т-879» (борт. № 54) и «Т-905» (борт. №59) в губу Белушья затонул на мелководье. Капитан А.Т. Кудлай и все члены экипажа спасены.

24. «Архангельск», пароход

Бывший английский грузовой пароход. Заложен 20.03.1929 г. («Burntisland Shipbuilding Co Ltd», Бэрнтисленд, Великобритания), спущен 2.09.1929 г., сдан заказчику 4.10.1929 г. До 1938 г. «Uskvalley». Полная вместимость 2480 брт (дедвейт 3680 т). Размерения 90.4 × 12.3 × 7.06 м. ГЭУ котломашинная, 1500 л.с. Скорость 10.5 узла.

23.10.1938 г. зачислен в состав Северного государственного морского пароходства, порт приписки — Мурманск. С 7.05.1942 г. числился в составе СФ в качестве транспорта. В составе союзного конвоя QR-13 совершил переход с экспортным грузом из Архангельска в Исландию, а оттуда через Панамский канал во Владивосток. 27.02.1943 г. переведен на баланс Дальневосточного государственного морского пароходства. В 1943 г. по Севморпути перешел с Дальнего Востока в Карское море.

30 сентября 1943 г. пароход «Архангельск» под командованием капитана Г.Г. Ермилова в составе конвоя ВА-18 вышел из пролива Вилькицкого в Дудинку с грузом оборудования для металлургического завода в Норильске. Через несколько часов в нескольких десятках миль от острова Русского был атакован подводной лодкой «U-960». Выпущенная торпеда попала в район второго трюма парохода. Ни торпеды, ни ее следа никто не заметил. Очевидец событий, в то время юнга парохода «Сергей Киров» А.Н. Шляпников вспоминал: «Несмотря на осень в Арктике, на камбузе, где я работал, помогая повару, было жарко, и я решил подышать свежим воздухом. Подошел к открытой двери, которая выходила на кормовую палубу средней надстройки. Погода была штормовая. С правого борта около мили от нас шел пароход «Архангельск». Хорошо было видно, как он то зарывался глубоко в воду, то поднимался над водой, оголяя свое стальное могучее тело. Любуясь им, я неожиданно вздрогнул от глухого взрыва. Пароход «Архангельск» как бы замер на миг, а затем под углом 30-35° с вращающимся винтом пошел под воду. Я не мог сообразить, в чем дело, все произошло неожиданно, мгновенно». Пароход затонул через 5 мин. к западу от острова Русский, в точке с координатами 76°55'N, 93°56'E.

Капитан Г.Г. Ермилов и 26 членов экипажа были спасены командой ТЩ-31, 15 человек погибли.

25. «Марина Раскова», пароход

Построен в 1919 г. под названием «Salisbury» («Солсбери») для судовладельческой компании «Shawmut Steamship Co.». Вступил в строй в апреле 1919 г. и принят Государ-

ственной комиссией по судоходству США (US Shipping Board, USSB) под название «Майстик» (Mystic). В том же году возвращён первоначальному судовладельцу и находился у него в эксплуатации до 1924 г., когда был продан судовладельческой компании «Юнайтед Шип энд Коммерс» (United Ship & Commerce). С 1930 г. под именем «Мэнмайстик» (Munmystic) принадлежал судовладельческой фирме «Мэнсон Стимшип Лайн Инкорпорейтед» (Munson Steamship Lines Inc.), с 1937-го как «Ибревилль» (Iberville) — «Уотермэн Стимшип Компании» (Waterman Steamship Co.). В 1941 г. принят от неё Государственной военной судоходной администрацией США (US War Shipping Administration, WSA) и переименован в «Айронклэйд» (Ironclad). Под этим названием корабль участвовал и уцелел в печально знаменитом конвое PQ-17. Лейтенант Гредуэлл, командир военизированного английского транспорта «Айршир», спас три транспорта — «Трубадур», «Сильвер Сворд» и «Айронклайд», уведя их в ледяные поля. Там они были перекрашены в белый цвет и продолжили движение к Новой Земле, вдоль берега которой дошли до места назначения. Осенью 1942 г., два раза выходя обратно в Англию с экспортным грузом, пароход садился на мель в различных частях Белого моря — сначала на Молотовском рейде, а затем близ устья р. Поной.

В конце марта 1943 г., судно было предоставлено американцами в рамках ленд-лиза советской стороне, после чего его передали в состав Северного государственного морского пароходства (СГМП) уже под новым именем — «Марина Раскова».

В августе 1944 г. пароход «Марина Раскова» (экипаж 55 чел.) в охранении трех тральщиков, имея на борту 354 чел. военнослужащих, полярников и членов их семей, следовал из Архангельска в Арктику для смены зимовщиков и доставки пополнения Карской военно-морской базы. 12 августа в 60 милях западнее о. Белый конвой был встречен вражеской подводной лодкой «U-365», вооруженной самонаводящимися электроторпедами. Внезапность применения нового оружия дала возможность торпедировать пароход «Марина Раскова», а затем эскортные корабли «Т-118» и «Т-114», подошедшие для оказания помощи поврежденному транспорту. Третий тральщик «Т-116» принял на борт 186 человек и ушел с ними в Хабарово. Шторм и плохая видимость затруднили спасение оставшихся людей. Более двух недель корабли и авиация БВФ и ГУСМП продолжали поиски разбросанных штормом в разные стороны вельботов и других спасательных средств, на которых находилось 150 чел. Самолетам удалось спасти 73 чел. Всего погибло 22 члена экипажа, в том числе капитан В.Л. Демидов и 275 пассажиров с полярных станций, спасены 145 человек.

Координаты гибели судна по советским архивным источникам 73°21'N, 67°20'E (по американским данным: 72°30'N, 66°00'E).

В 2014 г. останки судна были найдены экспедицией, организованной изыскательской компанией «Фертоинг» на глубине 50 м.

26. «Норд», моторно-парусное судно

Тип «дрифтер». Парусно-моторный деревянный бот. Построен в 1938 г. (Пиндуш-

ская верфь). Находился в распоряжении Архангельской гидробазы. Использовался как гидрографическое судно Главного управления Севморпути. Водоизмещение 430 т (дедвейт 115 т). Размерения 34.1 × 7.05 × 3.8 м. ГЭУ дизельная, 200 л.с. Скорость 7.5 узла. Вооружение: Во время Великой Отечественной войны передавался в оперативное подчинение Беломорской флотилии СФ, Новоземельской и Карской военно-морским базам. Имел вооружение: 1 × 45-мм, 1 × 12.7-мм пулемёт.

23.08.1944 г. вышел в рейс из порта Диксон. Доставив смену зимовщиков на м. Стерлегова, последовал к островам Мона зажигать маячные огни. 26 августа был обнаружен немецкой подводной лодкой «U-957», подвергся артиллерийскому и пулеметному обстрелу и затонул у острова Белуха (по немецким данным: 75°35'N, 89°50'E). Погибло 18 человек, в том числе капитан В.В. Павлов, 2 человека взято в плен.

27. «Академик Шокальский», моторно-парусное судно

Научно-исследовательское и экспедиционное судно Арктического научно-исследовательского института (АНИИ) СССР. Построено на Пиндушской судовой верфи в Карелии в 1939 г. и вступило в строй в навигацию 1940 г. Названо в честь русского и советского географа, океанографа и картографа генерал-лейтенанта и академика Юлия Шокальского. Длина 32 м, мощность двигателя 200 л.с. Главный двигатель «Русский дизель» позволял судну водоизмещением 500 тонн развивать максимальную скорость до 9,5 узлов. Возможность плавания во льдах обеспечивали дубовая ледовая обшивка, прочные крепления корпуса, броневая обшивка форштевня.

В навигацию 1940—1942 гг. судно производило гидрологические наблюдения в Белом, Баренцевом, Карском морях и в море Лаптевых. 23 июля «Академик Шокальский» вышел в море с целью смены зимовщиков на полярной станции в заливе Благополучия. На борту находилось 19 членов экипажа, четыре научных сотрудника, врач больницы порта Диксон и два сменяющих зимовщика.

27 июля 1943 г. в 20 ч. 10 мин при следовании от мыса Спорый Наволок в залив Благополучия судно было атаковано немецкой подводной лодкой «U-255», и было потоплено артиллерийским огнем в 10 милях от м. Спорый Наволок (Новая Земля, остров Северный), согласно архивным данным, в точке 76°05'59"N, 68°48'59"E. Оставшиеся в живых высадились на льдину, а затем на шлюпке добрались до берега. 3 из них умерли от переохлаждения. 1 и 2 августа 14 моряков и полярников снял с берега мотобот «Полярник», высланный на поиски ГИСУ. Погибло 11 человек.

28. СКР № 73 (СКР-14), сторожевой корабль

Бывший рыболовный траулер Севгосрыбтреста НКРП РТ-86 «Индиго (до 20.09.1941 г.). Построен в 1937 г. В августе 1941 г. мобилизован, принят от НКРП, вооружен и 12.09.1941 г. вошел в состав СФ. 2.12.1941 г. сел на мель в Печорском заливе, 13.01.1942 г. был оставлен командой, 8.08.1942 г. снят и отбуксирован в Нарьян-Мар, отремонтирован и введен в строй.

12.10.1943 г. в Енисейском заливе сел на мель, а 17 октября был сброшен штормом с банки и в результате пробоин в днище затонул.

29. СКР-29 «Бриллиант», пограничный сторожевой корабль

Был заложен 19.10.1934 г. на заводе № 190 в Ленинграде (заводской № С-484), спущен на воду 5.11.1935 г., акт о приемки корабля заказчиком подписан 18.12.1936 г. Размеры: 62,0 × 7,2 × 2,6 м. Водоизмещение — 426 т.

Вступил в строй 6.06.1937 г. и в качестве ПСКР вошел в состав 1-го СОПС МПО НКВД Мурманского ПО. 23.06.1941 г. отряд вошел в состав СФ.

За период с 26.08. по 30.12.1941 г. СКР-29 «Бриллиант» находился в боевом дозоре 91 сутки.

В мае 1942 г. СКР-29 «Бриллиант», совместно с кораблями «Рубин», «Бриз», «Айсберг», а также эсминцами Северного флота в районе м. Нордкап приняли союзнический конвой Р-16 и осуществили его проводку в Архангельск.

12.05.1942 г. три Ju-88 бомбардировали ВМБ Йоканьга, бомбы взорвались вблизи борта СКР, и в нем образовалось несколько пробоин, загорелись надстройки, но пожар вскоре был потушен. Во время буксировки СКР к берегу на нем взорвались глубинные бомбы, и корабль затонул. Погибло 13, ранено 46 чел.

Операция по подъему СКР аварийно-спасательной службой СФ началась 12.09.1942 г., работы возглавил капитан-лейтенант Л.К. Биргер — начальник технического отдела Йоканьгской базы. 25.09.1942 г. «Бриллиант» был поднят и поставлен на обсушку. С марта 1943 года по июнь 1944 г. прошел капитально-восстановительный ремонт в Молотовске на заводе № 402 и 20 июня 1944 г. вновь вступил в строй.

В ночь на 23 сентября 1944 г. корабль, находясь в охране конвоя ВД-1, который шел на о. Диксон был торпедирован немецкой подводной лодкой «U-957» и затонул в точке с координатами 76°10'N, 87°45'E.

Бывший второй механик парохода «Комсомольск» Н.А. Носуля так описывает обстоятельства трагедии: «СКР-29 шел справа на траверзе нашего судна в 150—200 метрах. Вдруг в районе полубака корабля всплеснулся столб оранжево-красного пламени, осветив все вокруг. Носовое орудие сорвалось с фундамента и, перевернувшись в воздухе, упало за борт. С ходового мостика в разные стороны, распластав руки и ноги, летели вместе с обломками люди. Корабль какие-то мгновения продолжал следовать прежним курсом, не теряя хода. Но через несколько секунд из жилых помещений и кормовой части повалили клубы пара, и он начал медленно погружаться носом в воду. Вскоре «Бриллиант» стал почти вертикально, кормой вверх. В таком состоянии он держался несколько секунд, затем произошел толчок, похожий на клевок рыболовного поплавка, и корабль погрузился примерно на три четверти корпуса, потом еще толчок — в вертикальном положении «Бриллиант» быстро скрылся под водой».

Командир старший-лейтенант М. В. Махоньков и 60 членов экипажа погибли. Впоследствии командиру корабля старшему лейтенанту Михаилу Васильевичу Махонькову

было присвоено звание Героя Советского Союза посмертно. Приказом командующего Северным флотом на месте гибели СКР-29 «Бриллиант» были установлены координаты боевой славы, где до сих пор все проходящие военные суда должны отдавать воинские почести героически погибшим морякам.

В разное время кораблем командовали: с 1939 (1938?) г. по 1940 г. — капитан-лейтенант Б.И. Чернышев (Б.Г. Чернышев?), с ? по май 1942 г. — ? А.А. Косменюк, с 24 августа 1943 года — старший лейтенант М.В. Махоньков.

В 1961 году группа таймырских гидрографов, возглавляемая А.Г. Дивинцем, обнаружила в районе мыса Лемана останки человека и несколько предметов, выброшенных морем на прибрежные камни. Среди них полуистлевшее обмундирование американского производства, остатки аварийного провианта (также американского), которым во время войны снабжались спасательные шлюпки и плоты советских кораблей. Самую большую подсказку историкам и полярникам дал обнаруженный там же складной нож, на пластмассовой ручке которого имелась надпись — «Руденко Иван С. 1925 г.».

Исследователям удалось установить, что на борт «Бриллианта» после ремонта в Молотовске действительно грузилось ленд-лизское обмундирование и провиант, а упомянутый нож в свое время от первого владельца соловецкого юнги Ивана Руденко попал к его земляку — уроженцу курской деревни Раково сигнальщику «Бриллианта» А.К. Стаханову. Выбросил ли тело мертвого моряка прибой, или сигнальщик каким-то образом сумел добраться до берега сам, не известно.

В 1970 г. в прибрежной части острова Добрыня Никитич гидрографами Диксонской гидрографической базы были обнаружены останки шестивесельного яла, а на острове Пахтусова спасательный круг с надписью «Бриллиант». По всей видимости, эти находки принадлежали одной из шлюпок СКР-29.

30. ТЩ-114 (АМ-114 «Элкени»), тральщик

Построен в США.

Сопровождал небольшой конвой «Белое море—Диксон № 5» («БД-5»). Торпедирован немецкой подлодкой «U-365» 12 августа 1944 г. у о. Белый в Карском море в точке с примерными координатами 73°21'N, 67°20'E (по другим данным 73°21'N, 67°21'E). Командир капитан-лейтенант И. О. Панасюк и часть членов экипажа спасены, погибли 68 человек.

31. ТЩ-118 (АМ-145 «Армада»), тральщик

Построен в США.

Сопровождал небольшой конвой «Белое море — Диксон № 5» («БД-5»). Торпедирован немецкой подлодкой «U-365» 11 августа 1944 г. у о. Белый в Карском море в точке с примерными координатами 73°21'N, 67°20'E (по другим данным 73°21'N, 67°21'E). Командир капитан-лейтенант С.М. Купцов и часть членов экипажа спасены, погибли 66 человек.

В 2014 г. останки судна были найдены экспедицией, организованной изыскательской компанией «Фертоинг» на глубине 50 м.

32. ТЩ-42 (Т-896), тральщик

Бывший рыболовный траулер Севгосрыбтреста НКРП РТ-308 «Красный Онежанин». Заложен в конце 1931 г., спущен 16.12.1932 г., вступил в строй в 1933 г. 9.11.1939 г. мобилизован, принят от НКРП, переоборудован в тральщик и включен в состав СФ. Участвовал в финской войне. 29.03.1940 г. был разоружен и возвращен НКРП. 25.06.1941 г. вновь мобилизован, переоборудован в тральщик и 29.07.1941 г. вошел в состав СФ.

1 октября 1943 г. находясь в охране конвоя «ВА-18» в Карском море, был торпедирован немецкой подлодкой «U-960» в 58 милях от полуострова Михайлова (р-н о-вов Известий ВЦИК, Карское море) в точке с координатами 75°28'N, 83°25'N и затонул.

Спасательные работы из-за темноты и угрозы повторных атак ПЛ противника не проводились. Погибли командир капитан-лейтенант В.В. Голубец и вся команда (43 чел.).

33. «Т-120», тральщик

Бывший USS AM-147 «Assail». Построен в США.

Торпедирован 24 сентября 1944 г. немецкой подводной лодкой «U-739» в Карском море северо-западнее острова Скотт-Хансена (в 20 км к западу от полуострова Михайлова) в точке с координатами 75°15'N, 84°30'E. Силой взрыва руль и винты оказались вывернуты кверху, корпус деформировало до форштевня. Экипаж сумел остановить поступление воды, и через 40 минут 48 членов экипажа сошли на спасательные катер, понтон и плот. Ещё через 50 минут лодка всплыла в 3—4 кбт правого борта корабля, но почти сразу была вынуждена погрузиться, поскольку оставшиеся на борту тральщика моряки открыли артиллерийский огонь и попали в переднюю часть рубки.

В 12.30 тральщик получил ещё одну торпеду, после чего переломился и затонул в течение 15 минут. Сошедшие на спасательные средства группы людей ночью в тумане разделились. 2 человека на плоту пропали без вести. 26 человек на катере через 12 часов достигли острова Подкова (Плавниковые острова, у западного берега полуострова Таймыр), где 1 человек погиб в прибое при высадке на берег. Местные охотники-зверобойи сопроводили 11 человек до мыса Выходной (Пясинский залив). 20 человек на понтоне соорудили импровизированный парус и через 3 дня добрались до острова Скотт-Хансена. 1 человек умер на острове от ранений, полученных при взрыве тральщика. 7 ослабевших остались на побережье, а 12 более подготовленных 1 октября дошли до береговой батареи. Оставшиеся в лагере на берегу острова Скотт-Хансена, а также на острове Подкова и мысе Выходной, были эвакуированы пришедшим из Диксона СКА БО-210. Всего были спасены 44 человек, погибли четверо.

34. «Т-904», тральщик

Бывший рыболовный траулер Севгосрыбтреста РТ-94 «Жданов» (до 3.07.1941 г.). Построен в 1933 г. в Ленинграде. Мобилизован 3.07.1941 г. и включён в состав СФ в качестве сторожевого корабля. Носил бортовой № 55.



Корпус стальной, клёпаный. Водоизмещение 1107 т. Длина 53,4 м, ширина 9 м, осадка 4,27 м. ГЭУ котломашинная, 650 л.с. Вооружение: 2 × 76.2 мм, 2 × 20 мм (до 1943 г. 2 × 45 мм), 2 × 7.62 мм пулёмета, тралы: Шульца, 2 змейковых, тихоходный охранитель от мин ТОК-1. Экипаж 43 чел.

С 13.08.1941 г. входил в состав Беломорской флотилии СФ. 20.09.1941 г. переоборудован и переклассифицирован в тральщик, получил бортовой № 58. Погиб 25.07.1943 г. от подрыва на mine в проливе Югорский Шар (по другим данным в Печорской губе). Затонул в течение 2 минут в точке с координатами 69°34'N, 59°56'E.

35. «Шквал», спасательное судно

Бывший буксир Северного государственного морского пароходства (СГМП). В годы Великой Отечественной войны — спасательное судно Беломорской военной флотилии.

Возвращался из Обской губы в Архангельск после выполнения задания по переводу из Печоры в Обь речных судов. Подорвалось на минах, выставленных немецкой подлодкой «U-625», 25 августа 1943 г. в проливе Югорский Шар в точке с координатами 69°43'N, 60°33'E (по другим данным: 69°43'N 60°34'E). Командир старший лейтенант В.С. Тимофеев и 46 членов экипажа погибли, пять человек спасены.

36. «Медвежонок», ледокол

Построен в 1920 г. (АО «Neptun», Росток, Германия), первоначальное название «Angoga», затем переименован в «Orkan» и, в «Ajax» (до 1936 г.). Полная вместимость 384 брт. Размерения 44.91 × 7.52 × ? м. ГЭУ котломашинная, 126 н.л.с.

В 1936 г. приобретён СССР, был приписан к порту Ленинград, а затем переведён на Север и поступил в распоряжение Главного управления Севморпути. Имел бортовой № 24. С 29.07.1941 г. числился в составе СФ, а 21.07.1942 г. возвращен Главсевморпути.

24 августа 1942 г. шёл в паре с грузопассажирским пароходом «Куйбышев». Северо-западнее порта Диксон в точке с координатами 73°52'N, 77°40'E пароход был торпедирован и потоплен немецкой подводной лодкой «U-601». Ледокол, по официальной версии пропал без вести и 22.11.1942 г. был исключён из состава судов Главсевморпути. Фактически был потоплен огнём палубного орудия подводной лодки к северо-востоку от о. Вилькицкого. Экипажи обоих судов погибли.

Иностранные суда

37. U-362, подводная лодка

Средняя немецкая подводная лодка типа VIIC. Была заложена 9.11.1941 г. на верфи Фленсбургер Шиффсбау в г. Флесбург под строительным номером 481, спущена на воду 21.10.1942 г., вошла в строй 4.02.1943 г. под командованием оберлейтенанта Людвиг Франца. Длина наибольшая (по КВЛ) — 67,1 м, ширина корпуса наибольшая 6,2 м,

средняя осадка (по КВЛ) — 4,74 м. Водоизмещение подводное 871 т. Артиллерийское вооружение: С35 88 мм/L45 с 220 зарядами, торпедно-минное вооружение: 4 носовых и один кормовой ТА калибра 533 мм, 14 торпед или 26 мин ТМА.

Входила в состав 8-й флотилии (учебной) с 4.02.1943 по 29.02.1944 гг.; 13-й флотилии с 1.03.1944 по 5.09.1944 гг. Совершила 7 боевых походов, успехов не достигла.

Потоплена 5 сентября 1944 г. в Карском море близ о. Уединения в районе с координатами 75°51'N, 89°27'E. глубинными бомбами с советского тральщика Т-116 (АМ-116). Весь экипаж (51 человек) погиб.

Была найдена членами поисковой «Карской экспедиции» на глубине 44 м.

38. «U-639», подводная лодка

Принадлежала Германии. Подводная лодка VII-C серии. Построена в 1942 г. Водоизмещение 769/871 т.

Утром 28 августа (по другим данным 30 августа в 10 ч. 51 м.) 1943 г. акустик советской подводной лодки «С-101» краснофлотец И.В. Ларин обнаружил шум винтов. Их источником была немецкая подводная лодка «U-639» обер-лейтенанта Вихмана, которая 11 августа вышла из Нарвика с задачей установки минного поля в Обской губе. Северо-восточней мыса Желания, в точке 76°49'N, 69°40'E с дистанции 6 кбт «С-101» провела торпедную атаку, всплыв, подводная лодка обнаружила большое пятно соляра, кроме того, в подтверждение поражения цели, с поверхности воды подводники подняли спасательный круг, предметы обмундирования и документы. Погиб весь экипаж — 47 чел.

ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД

39. «Лама», шхуна

21 октября 1949 г., шхуна которой командовал капитан М.Е. Шадрин была разбита о скалы острова Соколий в Карском море. У судна, занимавшегося лоцмейстерскими работами, в жестокий шторм отказала машина. Люди и материалы исследований благодаря энергичным действиям капитана и экипажа были спасены.



ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЕ И ЧУКОТСКОЕ МОРЯ

НОВОЕ ВРЕМЯ

1. «Вера, Надежда, Любовь», галиот (шитик)

Построена в Якутске по инициативе устюжского купца и исследователя северной Сибири Никиты Шалаурова, помощника Афанасия Бахова в его полярных экспедициях. В 1757 г. они вместе с партией промышленников из ссыльных и беглых солдат в количестве 73 чел. пошли вниз по Лене, но смогли добраться только до устья Вилюя, где встали на зимовку. В июле 1758 г. продолжили плавание по Лене и достигли ее устья, где встали на вторую зимовку. Наконец в августе следующего 1759 г. вышли в море, с трудом обогнули мыс Буор-Хая и достигли устья Яны. Перезимовав в устье Яны, они, держась ближе к берегу, пошли на восток. Проходя мимо о. Большой Ляховский, впервые нанесли его на карту. В устье Колымы экспедиция опять была вынуждена зазимовать. В июле 1762 г., после смерти И. Бахова путешественники двинулись далее на восток с намерением достичь мыса Шелагского, восточного входного мыса Чаунской губы. Достигнув Чаунской губы, Шалауров впервые ее исследовал, а также нанес на карту побережье между нею и устьем Колымы. Не найдя подходящего места для зимовки, отряд был вынужден снова вернуться на Колыму.

В 1763 г. Шалауров сделал еще одну попытку достичь Шелагского мыса, но из-за недовольства команды вернулся в устье Лены. Оттуда он ездил в Москву, где ему удалось получить денежную помощь из казны. В 1764 г. Шалауров отправился в новый поход на восток, который оказался последним. Он пропал без вести со всеми своими спутниками.

Первая информация о месте его гибели была сообщена И. Биллингсом, который в 1791–1792 гг. путешествовал по Чукотке. В дневнике Биллингса указано, что один чукотский старшина рассказал ему о существовании на побережье восточнее Шелагского мыса остатков хижины, построенной, по словам его отца, русским, спасшимся с большого корабля. Многие годы спустя это место и развалины хижины разыскал Ф.Ф. Матюшкин. Явных доказательств не оказалось, но все обстоятельства, место и время гибели позволили ему предположить, что здесь нашла свой конец экспедиция Шалаурова. Он был единственным мореплавателем, посетившим в те годы эту часть побережья Северного

Ледовитого океана. По-видимому, обогнув Шелагский мыс, Шалауров потерпел кораблекрушение возле этих пустынных берегов и умер от цинги со всеми своими спутниками на мысу восточнее Чаунской губы (мыс Шалаурова изба). Примерные координаты: 69°50'55"N, 174°30'59"E.

Иностранные суда

2. «Жаннетта», парусно-паровой барк

Принадлежало военно-морскому ведомству США. Экспедиционное судно лейтенанта Де-Лонга.

В 1879 г. Североамериканская экспедиция лейтенанта Де-Лонга, на парусно-паровом барке «Жаннетта», пошла Беринговым проливом и направилась к кромке дрейфующих льдов, с целью достижения Северного полюса. 4 сентября вблизи острова Геральд барк затерло льдами. Все попытки освободиться от ледового плена были тщетными и в течении последующих 20(!) месяцев судно дрейфовало вместе с ними, пройдя вперед всего 500 километров. За время дрейфа были открыты и описаны острова Жаннетты и Генриетты. 10 июня 1881 г. льды вокруг судна разошлись, но через два дня «Жаннетта» была раздавлена льдами и затонула в треугольнике, образованном островами Жаннетты, Генриетты и Беннета. Экипаж успел снять припасы и три бота. По дрейфующим льдам экспедиция направилась к материку, держа курс на юг. Однако дрейф льдов происходил гораздо быстрее, чем движение людей. Когда Де-Лонг это осознал, то потерпевшие бедствие были на 45 км дальше к северу, чем в момент старта. Люди пошли к кромке льда, чтобы продолжить спасение на ботах. Один из них, бот лейтенанта Чиппа, пропал без вести, бот механика Мелвилла удачно достиг берега и был спасен якутами. Бот Де-Лонга вышел к устью р. Лены 17.09.1881 г. К 30 октября люди Де-Лонга прошли по тундре 100 км от места высадки, когда силы их иссякли. Многие из них умерли от голода, а двое побрели дальше и через пару-тройку километров наткнулись на стойбище кочевников. Посланная помощь застала Де-Лонга и его спутников уже мертвыми.

НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

3. «Моссовет», грузовой пароход

Построен в 1935 г. («Burmeister & Wain's Maskin & Skibsbyggeri A/S», Копенгаген, Дания) по заказу СССР и вошел в состав Балтийского государственного морского пароходства. Полная вместимость 2981 брт (дедвейт 4860 т). Размеры 104.06 × 14.66 × 6.11 м. ГЭУ котломашинная, 1500 л.с. Скорость 11 узлов. Вооружение: 1 × 12-фн., 4 × 20-мм.

В 1937 г. судно получило задание совершить поистине рекордное плавание — сквозной рейс по Северному морскому пути из Ленинграда в Петропавловск и обратно в Лондон за одну навигацию. Его первая половина прошла удачно: «Моссовет» под командованием

капитана А.П. Бочека отправился из Ленинграда 9.07.1937 г., и прибыл в Петропавловск 20.08.1937 г. Он доставил на Камчатку 2 500 т разного груза. По существовавшим в то время нормам разгрузка парохода должна была занять восемь суток, но петропавловские портовики решили закончить ее максимум за четверо. С этим заданием они справились досрочно, завершив обработку судна к полудню 22 августа. В обратный рейс «Моссовет» отправился вечером 24.08.1937 г., загруженный лососевыми консервами. Но в проливе Вилькицкого судно, затёртому льдами, пришлось зазимовать.

С 1940 г. входил в состав Мурманского государственного морского пароходства. Во время Великой Отечественной войны выполнял экспортно-импортные перевозки в Северном бассейне. Участвовал в союзных конвоях PQ-4, QP-1 и RA-53. С 7.05.1942 г. по 27.02.1945 г. числился в составе СФ в качестве транспорта. По некоторым данным в 1943 г. переведен на баланс Дальневосточного морского пароходства. В 1946 г. передан Владивостокскому арктическому морскому пароходству.

Погиб 31 июля 1947 г. от сжатия льдов в проливе Лонга Восточно-Сибирского моря. Находившийся рядом ледокол «Микоян» не смог оказать судно помощь, но успел снять с тонущего корабля команду.

4. «Чукотка», шхуна

В 1920-х гг. принадлежала АКО, совершала регулярные плавания с грузами и пассажирами по восточному и западному побережьям Камчатки. Погибла в 1931 г. на пути к острову Врангеля у мыса Северного (ныне м. Шмидта) в Чукотском море. Экипаж шхуны спасен пароходом «Колыма».

5. «Челюскин», пароход

Был построен в Дании на верфях фирмы Burmeister og Wain (B&W, Copenhagen) по заказу советских внешнеторговых организаций. Пароход был предназначен для хождения между устьем Лены и Владивостоком. По техническим данным пароход был для того времени наиболее современным грузопассажирским кораблём. Корабль был построен в соответствии со специальными требованиями Ллойда — «усиленный для навигации во льдах». В пресс-релизе фирмы B&W пароход был отнесён к судам ледокольного типа (the ice breaking type). Судно имело водоизмещение 7,5 тыс. тонн.

Пароход был спущен на воду 11.03.1933 г. В первое плавание в Ленинград судно вышло 3.06.1933 г. под названием «Лена». Командовал судном капитан Торгфлота СССР Петерис Безайс. В Ленинград корабль прибыл 5.06.1933 г. Пароход «Лена» переименовали 19.06.1933 г. пароход был переименован в «Челюскин» — в честь русского мореплавателя и исследователя Севера С.И. Челюскина.

16.07.1933 г. пароход «Челюскин» под командованием первого капитана Петериса Безайса и начальника экспедиции члена-корреспондента АН СССР О.Ю. Шмидта вышел из Ленинграда в Мурманск, по пути зайдя в доки компании-производителя в Копенгагене, где были устранены несколько выявленных дефектов.

В Дании, 27.07.1933 г. капитан Безайс передал управление судном полярному капитану В.И. Воронину. 2.08.1933 г., взяв на борт 112 человек, пароход вышел из Мурманска во Владивосток, отрабатывая схему доставки грузов по трассе Северного морского пути за одну летнюю навигацию. На трудных участках пути в проводке «Челюскина» планировалось участие ледоколов.

Первые льдины встретились в Карском море при выходе из пролива Маточкин Шар. При помощи ледокола корабль преодолел сплошные льды и продолжил движение самостоятельно. 1 сентября был достигнут мыс Челюскин. В Чукотском море пароход вновь встретился со сплошными льдами и 23 сентября оказался полностью заблокирован.

«Челюскин» дрейфовал вместе с экипажем в течение почти пяти месяцев. 4.11.1933 г. благодаря удачному дрейфу вместе со льдами «Челюскин» вошёл в Берингов пролив. До чистой воды оставались считанные мили. Однако затем судно было увлечено назад, в северо-западном направлении. 13 февраля 1934 года в результате сильного сжатия «Челюскин» был раздавлен льдами и затонул в течение двух часов, в точке с координатами $68^{\circ}18'05''N$, $172^{\circ}49'40''E$.

Ещё заранее, опасаясь подобного исхода, экипаж подготовил всё необходимое для выгрузки на окружающие льды. Последними с «Челюскина» сходили О.Ю. Шмидт, В.И. Воронин и завхоз экспедиции Б.Г. Могилевич. На лёд удалось перенести кирпичи и доски, из которых строили бараки.

В результате катастрофы на льду оказалось 104 человека (8 человек по разным причинам покинули пароход ещё у мыса Челюскин; в Карском море в семье геодезиста Васильева, который отправился в экспедицию с беременной женой, родилась дочь Карина; один человек — завхоз Б. Г. Могилевич погиб во время затопления судна, будучи раздавлен сместившимся палубным грузом).

Через два дня после крушения судна в Москве была образована специальная комиссия, которую возглавил Валериан Куйбышев. Эвакуация лагеря осуществлялась с помощью авиации.

Всего лётчики совершили 23 рейса, перевозя людей в чукотское становище Ванкарем, находящееся в 140—160 км от места ледовой стоянки. Были спасены все 104 человека, которые провели два месяца на льдине в условиях полярной зимы.

Первая попытка обнаружения затонувшего судна была предпринята в 1974 г., вторая в 1979 г., третья в 1989 г., четвертая в 2004 г. Об экспедициях 1974 и 1979 гг. известно не много.

В 1989 г., по заявлению СМИ, судно было обнаружено на глубине 50 м., ученым-океанографом Сергеем Мельниковым, который исследовал дно моря в районе его гибели с борта теплохода «Дмитрий Лаптев». Он ориентировался на координаты, указанные еще самими челюскинцами. Однако пароход, как утверждает исследователь, оказался в стороне. Точные координаты судна, по его версии — $68^{\circ}18'05,688''N$, $172^{\circ}49'40,857''E$. Однако подтвердить их тогда не смогли из-за отсутствия необходимого оборудования.

Экспедиция «Челюскин-70», которую в 2004 г. организовало Русское географическое общество РАН, использовала данные 1989 г. Работы велись с судна «Академик Лаврентьев». Несмотря на то, что впервые исследования проводились с применением телеуправляемого робота, легендарное судно обнаружено не было.

Очередная попытка поиска останков судна была предпринята в сентябре 2006 г. По сообщению РИА Новости, участникам экспедиции практически сразу удалось найти затонувшее судно. Поиск проводился с помощью «подводного буксируемого гидролокатора и судового эхолота». После приборного обнаружения объекта, водолазы совершили пять погружений на глубину до 49 метров для его окончательной идентификации.

Как передает РИА Новости «Им удалось отделить в районе шлюпочной палубы два фрагмента судна и поднять их на поверхность. По мнению специалистов, это стойка ограждения с кольцами и скобкой, и часть крепления осветительной либо вентиляционной системы. Кроме того, впервые была проведена видеосъемка судна».

Фотографии поднятых фрагментов и пробы металла были отправлены в Копенгаген, в судостроительную компанию «Бурмейстер и Вейн», со стапелей которой сошёл «Челюскин». В феврале 2007 г. эксперты подтвердили, что стойка леерного ограждения и вентиляционная решётка, поднятые участниками российской экспедиции в 2006 г. со дна Чукотского моря, действительно являются фрагментами легендарного парохода «Челюскин».

Иностранные суда

6. «Elisif», зверобойная шхуна

Принадлежала американскому торговцу О. Свенсону. Выполняла рейсы в устье Колымы. Раздавлена льдами и затонула в августе 1929 г. в Чукотском море, в 7 милях к западу от мыса Биллингса. Команда шхуны благополучно достигла берега.

Летом 1930 г. к месту гибели «Элизифа» подошла еще одна шхуна О. Свенсена «Коризе» и сняла с погибшего корабля часть товаров. Оставшийся груз (около трети) остался в подводной части шхуны.

С.В. Обручев, проводивший в середине 1930-х гг. экспедиционные исследования на Чукотке, в своей книге «По горам и тундрам Чукотки. Экспедиция 1934—1935 гг.» писал: «... Мы вовремя успели вернуться в Певек: через день начался шторм с севера и северо-запада, продолжавшийся шесть дней; губу нагнало много воды, и уровень ее поднялся больше чем на метр. Волны, казалось, хотели перебраться через галечный вал и опрокинуть наш дом. Они тащили водоросли — большие полотнища ламинарий, какую-то грязь, сучья, стволы и свечки. Да, самые настоящие свечки, но не такие, какие делали в те годы у нас в Союзе, а более короткие и толстые, так что можно ставить их на стол без подсвечников. Я сразу узнал их: это американские свечи, которые завозили одно время в Якутию и Чукотку вместе с другими товарами из Америки фрахтованные американские суда, когда наш торговый флот был еще недостаточен для обслуживания Северо-Востока».

Наверно, наконец, растрепало штормами шхуну «Элизиф» которую, в 1929 г. затёрло льдами у мыса Биллингса. Она лежала с тех пор на мели, и каждый год зимой из нее добывали вымораживанием часть груза и вывозили в ближайшие фактории.

Когда прекратился шторм, с о. Большой Роутан приехал живущий там чукча Аттык и рассказал, что на остров кроме множества свечей выкинуло 13 бочек газа, такого же, как был на «Элизифе», и банки с сушеным картофелем. Позже пришло известие, что на мыс Шелагский выкинуло нос шхуны, и из него там сделали крышу строящейся школы; а приехавшие зимой с востока рассказали, что у мыса Биллингса по берегу тянутся размотанные куски мануфактуры, перевитые водорослями и забросанные галькой, И чукчи делают себе из сукна покрышки для яранг. Сукно, впрочем, пролежав 5 лет в воде, частью уже подгнило. Неудивительно, что «Элизиф», простояв пять лет, разнесена на куски лишь в этом году; после нескольких тяжелых ледовых лет, когда льды блокировали чукотское побережье, впервые здесь свободно гуляют волны. И «Элизиф», корпус которой был наполнен льдом, не таявшим и летом, потеряла теперь это внутреннее крепление, внезапно растаявшее, и неистовый осенний шторм разметал на пятьсот километров вдоль по берегу корпус шхуны и остатки груза».

7. «Нанук», зверобойная шхуна

Принадлежала США. Погибла в 1930 г. у мыса Шмидта.



МОРЕ ЛАПТЕВЫХ

НОВОЕ ВРЕМЯ

1. «Якутск», дубель-шлюпка

Судно, входившее в состав одного из отрядов экспедиции капитан-командора Витуса Беринга. Экспедиция была организована «для подлинного известия, есть ли соединение Камчатской земли с Америкой, також имеется ли проход Северным морем». Последнюю задачу предстояло решить, посылая из сибирских рек — Оби, Енисея и Лены — построенные на этих реках «регулярные» морские суда и составляя карты неизвестных берегов. По сути «Якутск» был первым в нашей истории полярным исследовательским судном, на котором прославленные русские мореплаватели В. Прончищев, Х. Лаптев, С. Челюскин составили первые в истории карты реки Лены и морского побережья от ее дельты до пролива Вилькицкого.

Строительство дубель-шлюпки началось 24.05.1734 г. по стандартным чертежам Адмиралтейства под руководством корабельного мастера Федора Федотовича Козлова. Описание бота и дубель-шлюпки сохранилось в рапорте Беринга Адмиралтейству: «...заложены при Якуцке летом 1734 г. 1 бот и 1 дубель-шлюпка, длиною в 70, шириною в 18, глубиною в 6,5 футов. А лес в строение употреблен лиственничной, а коры еловые, да балки сосновые. А строением окончены и спущены на воду 23 мая 1735 году, которые при спуске именованы бот Иркутск, а дубель-шлюпка Якуцк и определены на них командиры на бот лейтенант Лассиниус и на дубель-шлюпку от флота лейтенант Василей Прончищев».

Дубель-шлюпка имела румпельное рулевое управление с таями на крыше надстройки, имевшейся на юте, двенадцать пар весел и парусное вооружение, подобное тендерному. На борту находилось, два ялбота, а на палубе были установлены четыре трехфунтовые фальконентные вращавшиеся на вертлюгах пушки, изготовленные на демидовском заводе.

Экипаж «Якуцка» состоял из трех офицеров (лейтенант В. В. Прончищев, штурман С. В. Челюскин, геодезист Н. Чекин), пяти унтер-офицеров, 9 матросов и 28 солдат Тобольского и Якутского гарнизонов в качестве гребцов. Кроме того, с Прончищевым ехала его жена Мария Прончищева, единственная женщина, участвовавшая в плавании отрядов Великой Северной экспедиции.

15 августа 1740 г. дубель-шлюпка «Якутск», уже под командованием лейтенанта Х.П. Лаптева была затёрта льдами у Таймырского полуострова, получила повреждения и затонула, примерно в 13 морских милях от современного маяка Прончищевой.

Широта конечного пункта, достигнутого «Якутском», в различных источниках указывается по-разному: в одних $77^{\circ}5'N$, в других $77^{\circ}29'N$; обе эти цифры сообщил штурман С.В. Челюскин в разных рапортах, указав при этом, что получены они счислением.

Сличение широт, приводимых в рапортах Прончищева и Челюскина для ряда пунктов, с современными данными показывает, что оба штурмана систематически определяли широты на 20—25 мин. меньше истинных.

Причиной этого обстоятельства, очевидно, является несовершенство существовавших в то время навигационных инструментов. Поэтому можно предположить, что широта самой северной точки, достигнутой отрядом Прончищева, на самом деле равна $77^{\circ}45'N$ — $77^{\circ}55'N$.

2. «Заря», парусно-моторная шхуна

Судно, на котором была совершена Русская полярная экспедиция под руководством барона Э.В. Толля (1900—1902 гг.).

Целью экспедиции было изучение морских течений в Карском и Восточно-Сибирском морях Северного Ледовитого океана, а также исследование уже известных и поиск новых островов в этой части Арктики.

Построена в Норвегии. Спущена на воду в 1873 г. Первоначальное название «Harald Harfager» (трёхмачтовый зверобойный барк). В 1899 г. была приобретена для нужд экспедиции. Длина 44 м, ширина 10,2 м, осадка 5,4 м. Водоизмещение 450 т. Перестроена для работы в Арктике на верфи Колина Арчера в порту Ларвик. После реконструкции парусного вооружения судно стало соответствовать типу шхуна-барк или баркентина. Однако, в связи с тем, что «Заря» отправлялась в рейс под флагом Невского яхт-клуба, она получила статус яхты.

21.06.1900 г. «Заря» снялась с якоря в Санкт-Петербурге с 20 членами экипажа на борту. 24 июля судно прибыло в Александровск-на-Мурмане (ныне Полярный) и в августе вышло в Карское море. Осенью «Заря» была на 24 дня блокирована льдами в заливе Миддендорфа. Первая зимовка прошла у берегов Таймырского полуострова.

Летом 1901 г. экспедиция обследовала Таймыр. 25 августа «Заря» направилась на поиски Земли Санникова, однако уже 9 сентября наткнулась на пояс мощных льдов. Вторая зимовка состоялась в Нерпичьей бухте.

В мае 1902 г. была начата подготовка к санно-шлюпочному переходу на остров Беннетта (один из островов Де-Лонга). Планировалось, что «Заря» подойдёт к острову Беннетта два месяца спустя. Однако, из-за тяжёлой ледовой обстановки судно не смогло подойти к острову в назначенный срок и получила серьёзные повреждения, делавшие невозможным дальнейшее плавание. В сентябре 1902 г. командир «Зари» лейтенант Матисен был вынужден увести судно в бухту Тикси и выброситься на мель.



Академия наук России обратилась к купчихе А. И. Громовой, которая имела пароход «Лена», с просьбой спасти членов экспедиции, получив взамен остатки шхуны. Пароход сделал несколько рейсов в Тикси, вывез людей и кое-какое снаряжение со шхуны. Всё имущество с «Зари» было погружено в склады Громовой в Якутске. Экипаж «Зари» на рейсовом судне по Лене прибыл в Якутск и уже в декабре 1902 г был в Петербурге.

«Заря» осталась в бухте Тикси в северной части острова Бруснева. В 1915 г. на судне вспыхнул пожар, и оно сгорело до уровня ватерлинии. Деревянный корпус судна намертво прирос к грунту и стал своего рода основанием нефтяного причала, используемого в Тикси и сегодня.

НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

3. «Профессор Визе», парусно-моторная шхуна

Было построено в 1936 г. на Пиндушской верфи. Водоизмещение около 400 т. Использовалось на гидрографических работах, сначала в Карском море, а затем в море Лаптевых.

15.08.1942 г. судно вышло из Тикси для строительства навигационного знака на Ляховских островах, намереваясь оттуда пройти в Оленский залив, в распоряжение экспедиции Ф.Ф. Баранова. Однако по пути, из-за поднявшегося шторма, на судне открылась течь. Экипаж самоотверженно боролся за живучесть судна, но безуспешно. Старший помощник Л.П. Антонов позже свидетельствовал: «Когда судно получило крен на правый борт, капитан дал распоряжение высадить людей в шлюпки. Когда погружали вторую шлюпку, то спардечная палуба была в воде. Захватили аварийный передатчик, заскочил на ходу Максимов, капитан был на мостике. Только сел капитан в катер, как судно пошло на дно».

Судно затонуло 17 августа 1942 г. в 14 часов 35 минут в 66 милях северо-восточнее мыса Буор-Хая на глубине 15 м. Все люди были спасены, подоспевшим на помощь буксиром «Якутия».

4. «Рабочий», пароход

Построен в 1897 г. в Бельгии на верфи компании «Джон Коккериль». Мощность двигателя 1000 л.с. Назывался «Хабаровск». В 1930 г. переименован в «Рабочий».

В навигацию 1937 г., из 64 советских судов, ходивших в различные районы Арктики, 25 были вынуждены зазимовать. Во время зимовки, группа судов была вынесена дрейфующим льдом из Хатангского залива, в море Лаптевых. Среди них был пароход «Рабочий». 23 января 1938 г., у о-ва Бегичева в точке с координатами 75°16'N, 112°09'E он был сжат льдами и погиб. Команда парохода высадилась на лёд.

5. «Эстафета», буксирный теплоход

Ленский буксирный теплоход. Длина 16,0 м, мощность двигателя 100 л.с. Вместе с

баржей «Надежная» были выделен НКВД для переброски отряда для уничтожения банды, действовавшей на р. Яна.

Выполнив задачу, суда возвращались обратно в Тикси, но 8 сентября 1932 г. были застигнуты 10-балльным штормом и выброшены на берег м. Буор-Хая.

На помощь был направлен пароход «Лена», который тоже был выброшен на берег. В последствии «Лена» была снята и восстановлена, а останки «Эстафеты» и «Надежной» остались на месте крушения.

6. «Казахстан», лесовоз

Был построен в 1937 г. во Франции на судостроительном заводе Сен-Назер. Водоизмещение 4256 тонн брутто, регистрационный тоннаж 2563 тонны, длина 105,9 м., ширина 14,65 м., осадка 6,8 м., грузоподъемностью 3039 тонн, двигатель — одна паровая машина фирмы Бауэр-Вах мощностью 1200 л.с. 10 грузовых стрел парохода могли поднимать груз от 5 до 15 тонн при помощи электрических лебедок, которые работали от 3-х генераторов общей мощностью 138 киловатт. С начала войны 1941 г. был передан в распоряжение Военно-Морского командования и участвовал в выполнении заданий по переброске войск и снаряжения для действующей армии Прибалтийского фронта с присвоением названия «военный транспорт» и номера 523 (В/Т-523). Один из немногих судов, уцелевших в трагедии Таллиннского перехода летом 1941 г.

Затонул в 1949 г., столкнувшись со льдиной в море Лаптевых у о. Фаддея.

7. «Революционный», пароход

Для пополнения флота Дальстроя Ленское пароходство выделило 22 судна, которые вышли из Тикси 14 августа 1933 г. Тремя днями позже, пройдя траверз мыса Буор-Хая, караван попал в шторм, в результате которого погиб пароход «Революционный» и 6 барж.

8. «Хронометр», пароход (гидрографическое судно)

Ленский пароход «Хронометр» был выброшен штормом на м. Буор-Хая 21 сентября 1937 г. в море Лаптевых. Экипаж спасён ледокольным пароходом «Садко».



МЕСТО ГИБЕЛИ НЕ УСТАНОВЛЕНО

НОВОЕ ВРЕМЯ

Иностранные суда

«Спидвел», парусное судно

Принадлежало Англии. 29 июня 1676 г. судно под командой капитана Джона Вуда потерпело аварию у Новой Земли. Погибли два английских матроса, а судно вскоре было разрушено волнами.

Китобойные суда

Известно, что два американских китобойных судна пропали без вести в 1879 г. во время промысла в районе острова Врангеля. Для их поиска, а также поиска экспедиции Де Лонга, были направлены американские суда «Корвин» и «Роджерс». Однако поиск результатов не дал.

«Карлук», шхуна

В 1913 г. канадское правительство организовало экспедицию для обследования прилежащих к Канаде арктических районов. Во время экспедиции, судно «Карлук» с частью экипажа, унесло в море, и после пятимесячного дрейфа, оно было раздавлено льдами в Чукотском море, у острова Геральд. Спасшиеся прожили на острове до сентября 1914 г., пока их не сняло американское спасательное судно «Кинг энд Вайнг».

НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

«Арктур», бот

Погиб в 1921 г. в Карском море во время гидрографических работ.

«Революционный», буксирно-пассажирский пароход

Построен в Швеции. Носил название «Альфред». В 1912 г. привезен в Россию тремя большими секциями по железной дороге до Иркутска, а затем на лошадях 200 км до

верховья Лены в Жигаловский затон (позже Жигаловская судовой верфь, г. Качуг), где и был собран. В то время он был самым комфортабельным пассажирским пароходом на Лене. После революции был переименован в «Революционный».

В 1933 г. передан в ведение Дальстроя (Колыма) В этом же году Дальстроем была организована специальная Лено-Колымская экспедиция для проводки нескольких судов и 6 барж с грузом 1453 тонны (в основном детали и оборудование) с р. Лена через море Лаптевых на р. Колыму. Руководителем экспедиции был назначен П.Г. Миловзоров.

14 августа экспедиция вышла из бухты Тикси. Проходя Восточно-Сибирское море караван попал в шторм, пароход «Революционный» получил повреждения и начал тонуть. Капитан сумел оперативно организовать эвакуацию пассажиров, в том числе детей и женщин, среди которых была его молодая жена. Весь экипаж — 22 (23) моряка, при спасении пассажиров, погибли вместе с капитаном. Из барж во время того шторма не осталось ни одной. 31 августа остатки каравана прибыли в Амбарчик,

№ 9, портовый ледокол ×

Построен в 1917 г. в Англии. Водоизмещение 800 т. Размерения: 39,6 × 9,6 м. Мощность 1200 л.с. В годы Гражданской войны входил в состав белогвардейского флота В феврале 1920 оставлен белогвардейцами при эвакуации из Архангельска и захвачен частями РККА. 18.04.1920 г. включен в состав Беломорской Военной Флотилии, а 24.04.1920 г. — Морских Сил Северного моря. В ноябре 1920 г. возвращен Мортрану.

24 октября 1932 г. погиб во время шторма в Белом море.

РТ-23 «Макрель», рыболовный траулер

Построен в 1916 на верфи «Smit Dock & Co» в Великобритании. Водоизмещение 694 т, длина 43,1 м, ширина 6,2 м, осадка 4,4 м; мощность 500 л. с., скорость 10,5 узла. Экипаж 24 чел. В 1916 г. был куплен Морским ведомством и зачислен в состав Флотилии СЛО в качестве минного тральщика; с апреля 1920 г. — сторожевое судно Морских сил Северного моря, с декабря 1922 г. — в Морпогранохране ОГПУ, с июня 1924 г. — гидрографическое судно Убеко Севера; с июля — рыболовный траулер «Севгосрыбтреста». Зимой 1931 г. пропал без вести в Баренцевом море вместе с командой 24 чел. По одной из версий — от опрокидывания в результате обледенения.

РТ-3 «Касатка», рыболовный траулер

Рыболовный траулер Мурманского госрыбтреста. Построен в 1931 г. на верфи «F. Schihau» в Данциге (Германия), порт приписки Мурманск.

8 декабря 1931 г. траулер, промышлявший в восточной части Баренцева моря, наскочил на камни. От ударов штормовых волн сломался руль, судно получило несколько пробоин в корпусе. Вода затопила каюты, трюмы, кочегарку. Экипаж не мог спасти корабль. Шедший на помощь ледокол сам сел на мель. С огромным трудом удалось снять с тонущего корабля команду. Судно погибло.



РТ-47 «Союзрыба», рыболовный траулер

Дизельный рыболовный траулер Мурманского госрыбтреста. Построен в 1931 г. в Германии на верфи «Howaldswerke» (г. Киль). Погиб в 1931/1932 г. Во время сильного шторма в Баренцевом море вместе с экипажем.

РТ-53 «Осетр», рыболовный траулер

Дизельный рыболовный траулер Мурманского госрыбтреста. Построен в 1931 г. в Германии на верфи «Howaldswerke» (Киль). Корпус стальной, клепаный; водоизмещение 769 т, длина 47,5, ширина 7,9, осадка 4,9 м, мощность дизельного двигателя 560 л. с., экипаж 38 чел. В январе 1932 г. погиб со всем экипажем в Баренцевом море во время шторма из-за потери остойчивости в результате сильного обледенения и остановки главного двигателя.

«Руслан», буксирный пароход

Затонул в 1933 г. в Баренцевом море при возвращении с земли Франца-Иосифа. Команда спасена норвежским промысловым судном (по другим данным, было спасено всего три человека).

РТ-313 «Восток», паровой рыболовный траулер

Построен в 1931 г. в Италии (строительный № 134), порт приписки - Владивосток. В последний раз вышел на связь 12 января 1952 г. Тем же вечером он должен был прибыть в Петропавловск-Камчатский. Но на связь судно больше не выходило и в порт не пришло. Организованные поиски вначале ничего не дали, но спустя несколько дней в бухте Малой Лагерной и у мыса Изменный (Авачинская бухта) нашли некоторые предметы с траулера, а затем в бухте Раковой обнаружили тело одного из членов экипажа. Точная причина гибели траулера так и не была установлена. Предполагается, что судно затонуло из-за взрыва после столкновения с плавучей миной. Вместе с ним погибли 54 человека.

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА

«Иртыш», грузовой пароход

Принадлежал Северному морскому пароходству, порт приписки — Мурманск. Погиб в 1942 г. в одиночном плавании. Место гибели неизвестно.

Т-107, тральщик

Типа «ТАМ». Бывший FV301.

Потоплен 5 декабря 1944 г. немецкой подводной лодкой «U-995» в Кольском заливе.

Т-909, тральщик

Бывший РТ-36 «Большевик» (до 20.09.1941 г.). Заложен в 1928 г. (Кенигсберг, Гер-

мания), спущен в октябре 1928 г., вступил в строй в 1929 г. Водоизмещение 1100 т. Размерения 48.4 × 8.4 × 5.2 м. ГЭУ котломашинная, 660 л.с. Скорость 10 узлов, дальность 3385 миль. Вооружение: 2 × 76.2 мм, 2 × 20 мм (до 1943 г. 2 × 45 мм), 1 × 7.62 мм пулемет, тралы: Шульца, 2 змейковых, акустический, тихоходный охранитель от мин ТОК-1. Экипаж 43 чел.

Бывший рыболовный траулер Севгосрыбтреста. Мобилизован 20.09.1941 г., переоборудован в тральщик и 20.05.1942 г. вошел в состав Беломорской флотилии СФ. Носил бортовой №63. После войны возвращен Наркомату рыбной промышленности. Погиб в 1961 г. на камнях.

КТ-438, катерный тральщик

Бывший мотобот «Тюлень». Затонул в шторм 6 ноября 1944 г. в районе Новой Земли.

№ 421, катерный тральщик

Бывший мотобот № 52. Затонул 14 октября 1942 г. в Кольском заливе в результате столкновения с гидрографическим ботом ГО-10.

РТ-38 «Дельфин», рыболовный траулер

Построен в 1911 г. на верфи «A. Hall & Co. Ltd» (Абердин, Аргентина). В 1911 г. — Т-38, в 1923 г. — Т-38 «Дельфин» Северного тралового треста (г. Архангельск). Получен Мурманским траловым флотом в 1922 г. в числе первых 12 траулеров из Архангельска. Использовался в МТФ, затем — для научно-исследовательских работ на Мурмане. В группу исследовательских судов входили также парусно-моторное судно «Шарлотта», парусник «Надежда», 2 мотобота, моторные лодки. В 1931 г. разбился на камнях в Кольском заливе. Одноименный РТ-33 МТФ погиб в 1932 г. в Баренцевом море во время сильного урагана в результате обледенения.

РТ «Север», рыболовный траулер

Куплен в Англии в 1910 г. (к этому времени уже списанный, отслуживший свой срок траулер). Промышлял в Белом и Баренцевом морях. Призван по военно-судовой повинности в 1915 г. Водоизмещение 179 брт. Размерение 36,6 × 6,2 м. Мощность — 475 л.с. Вооружение 1 пул.

Погиб в Белом море, затертый льдами.

Т — 11, тральщик

Бывший рыболовный траулер «Николай». Водоизмещение 300 т. Размерения: 43,3 × 7,0 м. Мощность 330 л.с. Вооружение 1 пулемет. Призван по военно-судовой повинности в 1915 г. 20 декабря 1915 г. погиб в Белом море, затертый льдами.

Т-114 тральщик

Тип «АМ» («Эдмайрэбл») Заложен 8.06.1942 г. в США, спущен 12.07.1942 г.,



вступил в строй в августе 1943 г. До 20.08.1943 г. АМ-141 «Элкеми», Водоизмещение 914.4 т. Размерения 56.1 × 10.2 × 3 м. ГЭУ дизельная, 1800 л.с. Скорость 15/12.5 узла, дальность 7050 миль. Вооружение: 1 × 76.2 мм, 2 × 40 мм, 6 × 20 мм, 2 × 7.62 мм пулемета, 1 реактивный бомбомет «Хеджхог», 2 бортовых бомбомета, тралы: электромагнитный, 2 акустических, контактный «Оропеза». Передан СССР по ленд-лизу. 30.10.1943 г. вошел в состав СФ.

Потоплен 13.08.1944 г. германской подводной лодкой «U-365» в центральной части Карского моря.

Т-120 , тральщик

Тип «АМ» («Эдмайрэбл»). Заложен 1.11.1942 г. в США, спущен 27.12.1942 г. вступил в строй в октябре 1943 г. Водоизмещение 914.4 т. Размерения 56.1 × 10.2 × 3 м. ГЭУ дизельная, 1800 л.с. Скорость 15/12.5 узла, дальность 7050 миль. Вооружение: 1 × 76.2 мм, 2 × 40 мм, 6 × 20 мм, 2 × 7.62 мм пулемета, 1 реактивный бомбомет «Хеджхог», 2 бортовых бомбомета, тралы: электромагнитный, 2 акустических, контактный «Оропеза». До 24.11.1943 г. АМ-147 «Ассэйл». Передан СССР по ленд-лизу. 29.02.1944 г. вошел в состав СФ.

Потоплен 24.09.1944 г. германской подводной лодкой «U-739» в центральной части Карского моря. Командир капитан-лейтенант Д. А. Лысов и 37 членов экипажа погибли, спасены 46 человек.

«Д-3» «Красногвардеец», подводная лодка

Гвардейская Краснознаменная подводная лодка «Д-3» «Красногвардеец», была первым кораблем ВМФ СССР, добившимся одновременно Гвардейского звания и ставшим Краснознаменным.

Спущена на воду и 14.11.1931 г. вошла в состав Морских сил Балтийского моря. Водоизмещение надводное 933 т, подводное 1354 т; длина 76 м, ширина 6,4 м, осадка 3,8 м; мощность дизелей 2200 л. с., электромоторов 1050 л. с.; скорость хода максимальная надводная 14 уз, подводная 9 уз; дальность плавания над водой 7500 миль, под водой 132 мили (экономическим ходом). Вооружение: 8 (6 носовых и 2 кормовых) 533-мм торпедных аппаратов, 1 100-мм и 1 45-мм орудие, 1 7,62-мм пулемет. Экипаж 53 человека.

Летом 1933 г. в составе ЭОН-2 по только что построенному Беломоро-Балтийскому каналу совершила переход с Балтики на Север, став ядром зарождающегося Северного флота. 21.09.1933 г. вошла в состав Северной военной флотилии.

В годы Великой Отечественной войны совершила 8 боевых походов. По официальным данным, на счету лодки 8 потопленных судов противника общим водоизмещением 28.140 брт и повреждение одного транспорта в 3.200 брт. В свой последний боевой поход Гвардейская Краснознаменная подводная лодка «Д-3» вышла 10 июня 1942 г. К этому времени лодка имела полностью орденосный экипаж, в основном состоящий из кандидатов или членов ВКП(б). Больше «Д-3» на связь не вы-

ходила и в базу не вернулась. Командир капитан 3 ранга М. А. Бибеев и все 52 члена экипажа погибли.

«К-1», подводная лодка

Была заложена 27.12.1936 г. на заводе № 194 «Им. А. Марти» в Ленинграде. Спущена на воду 28.04.1938 г. и включена в состав 13-го дивизиона учебной бригады подводных лодок Балтийского флота. 16.12.1939 г. лодка вошла в строй.

26.05.1940 г. «К-1» вошла в состав Краснознамённого Балтийского флота. Летом того же года, вместе с однотипной «К-2», эсминцем «Стремительный» и несколькими другими кораблями, проследовала через Беломоро-Балтийский канал на Север. 6 августа вошла в состав Северного флота и зачислена в 1-й дивизион бригады подводных лодок Северного флота с базой в Полярном.

В годы Великой Отечественной войны совершила 16 боевых походов общей продолжительностью 196 суток, произвела одну торпедную атаку двумя торпедами и 10 минных постановок, в которых выставила 146 мин. Торпедная атака с дистанции 10-11 кабельтовых оказалась безрезультатной, хотя по официальным советским данным того времени считалось, что «К-1» потопила транспорт. На выставленных минах по проверенным послевоенным данным погибли 5 судов и 2 боевых корабля. Суммарный тоннаж погибших судов — 15 947 брт.

Пропала без вести в 1943 г. во время последнего похода в районе Новой Земли. Командир капитан 1 ранга М. Ф. Хомяков и весь экипаж (71 человек) погибли.

«К-2», подводная лодка

Серия XIV, тип «К — Крейсерская». Заложена 27.12.1936 г. на заводе № 194 в Ленинграде. 29.04.1938 г. была спущена на воду и 26.05.1940 г. вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Вскоре была переведена на Север и 18.07.1940 г. вошла в состав Северного флота. Водоизмещение надводное 1 490 т, подводное 2 104 т, длина наибольшая (по КВЛ) 97,7 м, ширина корпуса наибольшая 7,4 м, Средняя осадка (по КВЛ) 4,04 м. Силовая установка: Дизель-электрическая, 2 дизеля 9ДКР, 2 × 4 200 л.с. дизель-генератор 38К8, 800 л.с. 2 электродвигателя ПГ11, 2 × 1 200 л.с. Вооружение: артиллерия 2 × 100-мм/51 Б-24ПЛ 2×45-мм/46 21-К 2 × 7,62-мм пулемёта. Торпедно-минное вооружение: 6 носовых 533-мм ТА 4 кормовых 533-мм ТА, 24 торпеды 20 мин заграждения.

В годы Великой Отечественной войны совершила 7 боевых походов. В итоге повредила 1 транспорт, а на 2 минных постановках (33 мины), предположительно погиб 1 корабль противника.

В свой последний боевой поход «К-2» вышла 26.08.1942 г. 7 сентября согласно плану прикрытия конвоя «PQ-18» лодке было приказано сменить позицию, но условного сигнала о переходе от «К-2» не было получено. Дальнейшие попытки установить связь и поиски лодки самолетами ни к чему не привели. Предположительно, «К-2» погибла



на mine в начале сентября 1942 года. Командир капитан 3 ранга В. П. Уткин и все 67 членов экипажа погибли.

«К-3», подводная лодка

Заложена 27.12.1936 г. под стапельным номером 453 на заводе № 194 в Ленинграде и 31.07.1938 г. спущена на воду. 27.11.1940 г. вступила в строй и 19.12.1940 г. вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Лодка готовилась в Кронштадте к переходу на Северный флот в составе ЭОН-11 и 9 сентября 1941 г. прибыла в Беломорск.

В годы Великой Отечественной войны совершила 9 боевых походов. Уничтожила 2 больших охотника, 1 норвежский транспорт (327 брт), повредила 1 германский транспорт (8116 брт).

В свой последний боевой поход «К-3» вышла в ночь на 14 марта 1943 года. В дальнейшем на связь она не выходила и в назначенное время в базу не вернулась. 14 апреля истек срок автономности субмарины. На ее борту было 68 моряков.

«К-22» Гвардейская подводная лодка

Заложена 5.01.1938 г. на заводе № 196 (Судомех) Ленинград. 3.11.1939 г. спущена на воду. 15.07.1940 г. вступила в строй, и 7.08.1940 г. вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота.

4.08.1941 г., пройдя по Беломоро-Балтийскому каналу, лодка прибыла в Молотовск (ныне Северодвинск) и 17 сентября зачислена в состав Северного флота.

В годы Великой Отечественной войны совершила 8 боевых походов, потопила 5 транспортов, дрейфтербот и баржу. Всего более 8,621 брт.

3 февраля 1943 г. лодка вышла в свой последний боевой поход, из которого не вернулась. Командир гвардии капитан 3 ранга В. Ф. Кульбакин и все 76 членов экипажа погибли; их судьбу разделили находившиеся на борту командир дивизиона подлодок капитан 1 ранга В. Н. Котельников и корреспондент газеты «Красный флот».

«К-23», подводная лодка

Заложена 5.02.1938 г. на заводе № 196 (Новое Адмиралтейство) в Ленинграде. 28.04.1939 г. спущена на воду и 25.10.1940 г. вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 17.08.1941 г. была зачислена в состав Северного флота.

В годы Великой Отечественной войны совершила 5 боевых походов: В результате трех минных постановок (60 мин), погибло 3 транспорта (2 из них, возможно от постановок ПЛ «К-1»), и 1 транспорт потоплен артиллерийским огнем.

В свой последний боевой поход «К-23» вышла 29.04.1942 г. 12 мая 1942 г. лодка атаковала конвой противника в составе 2-х транспортов и 6 кораблей охранения. Торпеды, выпущенные лодкой, в цель не попали. Тогда «К-23» неожиданно для противника поднялась на поверхность и открыла артиллерийский огонь по кораблям эскорта конвоя,

которые, в свою очередь ответили огнем из 88-мм орудий, выпустив в общей сложности более 200 снарядов. Лодка получила попадания и попыталась уйти, но подверглась атаке самолета «Ju-88», погрузилась, а охотники за подводными лодками начали поиск и преследование субмарины, которое длилось более 3-х часов. Командир дивизиона подводных лодок бригады подводных лодок Северного флота, капитан 2 ранга М.И. Гаджиев (Герой Советского Союза посмертно), находившийся на лодке, доложил по радио, что в результате торпедной атаки потоплен транспорт, а в ходе артиллерийского боя — два сторожевых корабля противника, «К-23» имеет повреждения и нуждается в немедленной помощи. Командование дало «добро» на возвращение, однако лодка на базу не вернулась. Вместе с кораблем погиб и его экипаж — 71 человек.

«С-54», подводная лодка

Заложена 24.11.1936 г. на заводе № 194 (им. Марти) в Ленинграде. Секциями по железной дороге подводная лодка была доставлена на Дальний Восток, где на заводе № 202 (Дальзавод) во Владивостоке проводилась ее окончательная сборка. 5.11.1938 г. спущена на воду, 31.12.1940 г. вступила в строй, и 5.01.1941 г. вошла в состав Тихоокеанского флота. Начало Великой Отечественной войны корабль встретил в составе 3-го дивизиона 1-й бригады ПЛ ТОФ во Владивостоке.

5 октября 1942 года «С-54» начала межфлотский трансокеанский переход с Тихого океана на Северный флот через Панамский канал. 10 января лодка прибыла в Англию. В Розайте ей сменили аккумуляторную батарею, а в Порсмуте провели текущий ремонт и установку гидролокатора и радара. В конце мая «С-54» покинула Лервик, и 7.06.1943 г. прибыла в Полярное, где в этот же день была зачислена в состав 2-го дивизиона бригады ПЛ СФ.

За годы войны совершила 5 боевых походов. Побед нет.

В свой последний поход «С-54» вышла 5 марта 1944 года. В базу подлодка не вернулась. На борту «С-54» в момент гибели находилось 50 человек.

«С-55», подводная лодка

Заложена 24.11.1936 г. на заводе № 194 в Ленинграде под стапельным номером 404. Секциями по железной дороге перевезена на Дальний Восток, где на заводе № 202 во Владивостоке производилась её окончательная сборка. 27.11.1939 г. была спущена на воду, 25.07.1941 г. вступила в строй, и 22.08.1941 г. вошла в состав Тихоокеанского флота.

5.09.1942 г. в паре с «С-54» субмарина начала переход на Север по маршруту: Владивосток — Петропавловск-Камчатский — Датч-Харбор — Сан-Франциско — Коко-Соло — Гуантанамо — Галифакс — Рейкьявик — Гринок — Портсмут — Розайт — Лервик — Полярное. 8 марта 1943 г. «С-55» прибыла в Полярное и в этот же день зачислена в состав 2-го дивизиона бригады ПЛ СФ.

В годы войны совершила 4 боевых похода и потопила два транспорта.

Вечером 4 декабря 1943 г. «С-55» вышла в свой последний поход. Утром 8 декабря



в устье Тана-фьорда неразорвавшаяся торпеда попала в корму норвежского судна «Валёр» (1016 брт). Корабли сопровождения конвоя не стали покидать свое место в порядке, так как атака подлодки была обнаружена слишком поздно. Дальнейшие действия «С-55» неизвестны, подлодка ни разу не выходила на связь, не ответила она и на приказ о возвращении отданный ей вечером 21 декабря. Командир капитан 3 ранга Л. М. Сушкин и все 51 член экипажа погибли.

В 1996 г. на дне у мыса Слетнес был обнаружен остов неизвестной подводной лодки. Возможно это останки лодки «С-55».

«Щ-401», подводная лодка

Заложена 4.12.1934 г. на заводе № 189 (Балтийский завод) в Ленинграде под стапельным номером 253 как «Щ-313». 28.06.1935 г. спущена на воду, 17.07.1936 г. вступила в строй и вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 16.05.1937 г. получило наименование «Щ-401». Летом 1938 г. по Беломоро-Балтийскому каналу перешла на Север и вошла в состав Северного флота.

За годы Великой Отечественной войны совершила 7 боевых походов и потопило 1 судно (1.359 брт).

В свой последний поход «Щ-401» вышла в ночь на 11.04.1942 г. 18 апреля по приказу командования она перешла к мысу Нордкап. Днем 19 апреля у мыса Омганг безуспешной атаке подводной лодки подвергся танкер «Форбах». Сопровождавшие конвой тральщики «М-154» и «М-251» провели противолодочный поиск и сбросили в предполагаемом месте нахождения субмарины 13 глубинных бомб. Второй раз «Щ-401» заявила о себе утром 23 апреля, когда у мыса Слетнес в результате попадания торпеды пошел ко дну мобилизованный немцами норвежский транспорт «Штенсаас» (1359 брт) с грузом военного имущества для Киркенеса. 23 апреля «Щ-401» вышла на связь с докладом о двух атаках с использованием всех торпед в носовых торпедных аппаратах. Это было последнее донесение с борта «Щ-401». На дальнейшие вызовы с приказом о возвращении она уже не ответила. Командир капитан-лейтенант А. Е. Моисеев и все 42 члена экипажа погибли.

«Щ-402», Гвардейская Краснознаменная подводная лодка

Заложена 4.12.1934 г. на Балтийском заводе № 189 в Ленинграде (заводской № 254). Водоизмещение надводное 590 т, подводное — 707,8 т; длина 58,7 м, ширина 6,2 м, осадка 4,3 м; мощность дизелей 1600 л. с., электромоторов — 800 л. с.; скорость хода максимальная надводная 13,6 уз, подводная — 8,7 уз; дальность плавания над водой 6500 миль, под водой — 108 миль (экономическим ходом). Вооружение: 6 (4 носовых и 2 кормовых) 533-мм торпедных аппаратов, 2 45-мм орудия и 2 7,62-мм пулемета. Экипаж 40 человек.

Спущена на воду 28.06.1935 г. Должна была получить собственное имя «Тигр». 1.10.1936 г. вошла в состав кораблей Краснознаменного Балтийского флота под номером «Щ-314».

В мае 1937 г. лодка была поставлена в плавучий док для подготовки к переходу в Баренцево море. 16.05.1937 г. была зачислена в состав 2-го дивизиона бригады подводных лодок Северного флота под номером «Щ-402».

28.05.1937 г. вышла из Ленинграда, прошла по Беломорско-Балтийскому каналу и в сентябре 1937 г. прибыла в порт города Полярный.

22.06.1941 г. была включена в состав 3-го дивизиона бригады подводных лодок Северного флота.

Во время первого боевого похода 14 июля 1941 года проникла в Порсангерфиорд и с дистанции 14-15 кабельтовых торпедировала стоявший на якоре в порту Хоннингсвог немецкий пароход «Ханау» водоизмещением 3 тыс. т. «Щ-402» стала первой из подводных лодок Северного флота успешно атаковавшая транспорт противника.

В годы войны лодка совершила ещё 15 боевых походов, потопила немецкий сторожевой корабль NM01 «Vandale» и каботажный пароход «Вестераален» водоизмещением 682 т.

В последний боевой поход вышла вечером 17.09.1944 г. 21 сентября 1944 г. в 6 ч. 42 мин. экипаж самолёта-торпедоносца «Бостон» 36-го минно-торпедного авиационного полка Северного флота атаковал и потопил надводный объект торпедой. После анализа снимков фотопулемёта был сделан вывод, что он принял находившуюся в море в надводном состоянии «Щ-402» за лодку противника и, в нарушение приказа, запрещавшего авиации атаковать любые подводные лодки, с дистанции 600 м сбросил торпеду. В результате взрыва лодка затонула. Погибло 44 моряка. В оперативной сводке штаба ВВС Северного флота об этой атаке отмечалось: «21 сентября 1944 года в 06.42 на траверсе мыса Гамвик, 10 км на Север, одной торпедой лётчик капитан Протас с дистанции 600 м, высота 30 м, атаковал подводную лодку в позиционном положении, ход незначительный. Получив сообщение от экипажа, развернулся и торпедировал. Подлодка погрузиться не успела. Экипаж наблюдал сильный взрыв. При втором заходе на месте подлодки видели дым и огромное круглое пятно. По докладу экипажа и на основании дешифровки фотоснимка подводная лодка потоплена. На снимке видна рубка нашей подлодки типа «Щ». Находящаяся в том районе подводная лодка на запросы не отвечает. Вероятно, потоплена наша подлодка. Погода: высота облаков 600—1500 м, видимость 10—20 километров».

Однако, российские историки М.Э. Морозов и К.Л. Кулагин отмечают, что те снимки не сохранились, позиция «Щ-402» находилась по крайней мере в 35 милях от места атаки, поведение лодки, описанное лётчиком, выглядит неестественным: дрейф в полупогруженном положении на виду немецких береговых батарей. Отсюда они сделали вывод, что атакованным объектом мог оказаться норвежский рыболовный бот, а «Щ-402» погибла на минах в пределах своей позиции.

«Щ-403», подводная лодка

Заложена 25.12.1934 г. на заводе № 189 «Балтийский завод» в Ленинграде под строительным номером 261 и названием «Щ-315», спущена на воду 31.12.1935 г. Предполага-



лось присвоить наименование «Ягуар». 26.09.1936 г. вступила в строй и вошла в состав Балтийского флота ВМФ СССР.

16.05.1937 г. корабль получил название «Щ-403», в мае-июне был переведён по Беломорско-Балтийскому каналу на Северный флот, в 19 июня вошёл в состав 2-го дивизиона подводных лодок Северного флота. За годы Великой Отечественной войны лодка совершила 14 боевых походов, проведя в них 165 суток, выполнила 11 торпедных атак с выпуском 37 торпед, поражения целей не добилась.

В свой последний поход «Щ-403» вышла 2.10.1943 г. 13 октября 1943 г. безуспешно атаковала конвой у мыса Маккау, после чего на связь больше не выходила. Командир капитан 3 ранга К. М. Шуйский и все 45 членов экипажа погибли.

«Щ-421», Краснознаменная подводная лодка

Заложена 20.11.1934 г. на заводе №112 (Красное Сормово) г. Горький, из деталей, изготовленных на Коломенском машиностроительном заводе им. Куйбышева под обозначением «Щ-313». Спущена на воду 12.05.1935 г. 5.12.1937 г. вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 19.05.1939 г. по Беломорско-Балтийскому каналу начала переход на Северный флот, и 21.06.1939 г. вошла в его состав.

В годы войны совершила 6 боевых походов, потопила 1 транспорт.

3 апреля 1942 г. в 20.58 мин., находясь в районе Лаксе фьорда на глубине 15 м., «Щ-421» подорвалась на mine. Лодка всплыла, был открыт рубочный люк и осмотрен горизонт. Попытка дать кораблю ход не увенчалась успехом. После сообщения на базу об аварии к лодке были направлены ПЛ «К-2» и «К-22». «Щ-421» неумолимо сносило к вражескому берегу. Тогда по предложению помощника командира А.М. Каутского два брезентовых чехла от дизелей были подняты как паруса на перископах. К утру видимость улучшилась, и паруса пришлось убрать, а лодке перейти в позиционное положение, так как до берега противника было всего 8 миль. В случае появления врага «Щ-421» подготовили к взрыву, но около 11 часов 9 апреля «К-22» обнаружила аварийную лодку. Попытки буксировать «Щ-421» были неудачны: буксирные концы рвались, кнехты были вырваны, а попытка буксировки лодки лагом так же к успеху не привела. В 13.34 показался самолет противника, который заметил лодки и начал сбрасывать сигнальные ракеты. Чтобы не подвергать риску людей, с «Щ-421» был снят экипаж, а сама лодка потоплена торпедой с «К-22» в точке 70°12'N; 26°22'E. Через 12 секунд после попадания торпеды «Щ-421» затонула. Командир капитан-лейтенант Ф. А. Видяев и весь экипаж сняты.

«Щ-422», Гвардейская подводная лодка

Заложена 15.12.1934 г. на заводе № 112 «Красное Сормово» в Горьком из деталей, изготовленных на Коломенском заводе имени Куйбышева под строительным номером 84 и названием «Щ-314», спущена на воду 12.04.1935 г. 5.12.1937 г. вступила в строй, 6 декабря вошла в состав Балтийского флота ВМФ СССР. В мае-июне 1939 г. была переведена по Беломорско-Балтийскому каналу на Северный флот, 17.06.1939 г. получил название

«Щ-422», а 21 июня вошла в состав 3-го дивизиона подводных лодок Северного флота. За время Великой Отечественной войны «Щ-422» совершила 15 боевых походов, провела в море 223 дня, совершила 18 торпедных атак с выпуском 42 торпед. Потопила 2 транспорта. 25 июля 1943 г. удостоена звания гвардейской.

В последний поход «Щ-422» вышла 30 июня 1943 г. На связь больше не выходила. Вместе с лодкой погибли 44 моряка, включая командира капитан-лейтенанта Ф. А. Видяева.

«В-1», подводная лодка

Бывшая британская ПЛ «Sunfish». Заложена 22.07.1935 г. на верфи «Chatham Dock Yard», в Чатеме, Великобритания. 30.09.1936 г. спущена на воду, 13.03.1937 г. вступила в строй и 2 июля вошла в состав ВМС Великобритании под наименованием «Sunfish».

В конце 1943 г. согласно договоренностям в Тегеране была передана Советскому Союзу в счет раздела итальянского флота. 10.04. (по другим данным 9.03.) 1944 г. зачислена в состав ВМФ Союза ССР под обозначением «В-1». 30.05.1944 г. в Розайте состоялась торжественная церемония передачи корабля советскому экипажу, который прибыл в Великобританию в составе конвоя «РА-59», и был сформирован из моряков подводной лодки «Л-20».

25 июля подводная лодка прибыла в Лервик, откуда вечером того же дня вышла в Полярное, но туда не прибыла. По основной версии гибели «В-1» считается, что подводная лодка отклонилась от рекомендованного курса и стала жертвой ошибочной атаки самолета «Либерейтор» 18-й авиагруппы берегового командования ВВС Великобритании утром 27 июля 1944 г. в 300 милях севернее Шетландских островов (64°34' N; 01°16' E, по другим данным 64°31' N; 01°16' E). Вместе с кораблем погиб 51 человек.

«М-106», «Ленинский комсомол», подводная лодка

Заложена на заводе № 112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний Новгород) 29.10.1940 г. под стапельным номером 303. 10.04.1941 г. корабль спущен на воду. В начале декабря 1942 г. субмарина перешла в Полярное и включена в состав Отдельного учебного дивизиона, где достраивалась, проводила приемные испытания и отрабатывала задачи боевой подготовки. 28.04.1943 г. «М-106» вступила в строй и 11 мая вошла в состав 4-го дивизиона ПЛ СФ. Так как достройка корабля производилась на средства, собранные комсомольцами и молодежью Челябинской и Свердловской областей, приказом Наркома ВМФ от 28.04.1943 «М-106» присвоено имя «Ленинский комсомол».

В годы войны совершила три боевых похода.

Третий боевой поход стал для «М-106» последним. Днем 30 июня подводная лодка вышла на задание, на связь не выходила и в базу не вернулась. Вместе с подводной лодкой погибло 23 моряка.

«М-108», подводная лодка

Заложена 30.10.1940 г. на заводе № 112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний



Новгород) под стапельным номером 305 и 16.04.1942 г. спущена на воду. 21.11.1942 г. корабль был погружен на железнодорожный транспортер и отправлен в Мурманск, куда прибыл 29 ноября. 9.01.1943 г. подводная лодка была вторично спущена на воду. 24.08.1943 г. «М-108» официально вошла в состав Северного флота. За годы войны совершила 3 боевых похода.

В свой последний боевой поход «М-108» вышла в ночь на 21 февраля 1944 года. На связь она так и не вышла и в базу не вернулась. На «М-108» в ее последнем походе в море вышло 23 члена экипажа.

«М-121», подводная лодка

Заложена 28.05.1940 г. на заводе № 112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний Новгород) под стапельным номером 290. 19.08.1941 г. спущена на воду; но достроечные работы на корабле были прекращены, так как с 1 июля завод постановлением ГКО полностью перешел на выпуск танков «Т-34». Имеющая высокую степень готовности подводная лодка перед ледоставом была переведена в Астрахань, а затем в Баку, где на заводе им. Закфедерации проводилась окончательная достройка корабля.

Весной 1942 г. «М-121» вступила в строй, и 10.04.1942 г. вошла в состав Каспийской военной флотилии. В мае 1942 г. подводную лодку подготовили к отправке на Северный флот и перевели обратно в Горький. Там субмарина была загружена на железнодорожный транспортер и 12 июня отправлена в Молотовск, куда благополучно прибыла 18.06.1942 г. 15 июля была вторично спущена на воду. 12.08.1942 г. вступила в строй и зачислена в состав 4-го дивизиона ПЛ Северного флота.

30 сентября «М-121» перешла из Архангельска в Полярное. После прохождения курса боевой подготовки вечером 14 октября «М-121» вышла в свой первый боевой поход.

За время войны совершила 2 боевых похода. Побед нет.

Второй боевой поход стал для «М-121» последним. Днем 7 ноября подводная лодка покинула Полярное. В дальнейшем подводная лодка на связь не выходила и в базу не вернулась; 14 ноября она не ответила на приказ о возвращении. На «М-121» погиб 21 человек, в том числе командир капитан-лейтенант В. П. Кожакин.

«М-172», Гвардейская Краснознаменная подводная лодка

Заложена 17.06.1936 г. под стапельным номером 89 на заводе № 196 в Ленинграде как «М-88». 23.07.1937 г. спущена на воду, 11.11.1937 г. вступила в строй и 25.11.1937 г. вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота.

Водоизмещение надводное 206,5 т, подводное — 258 т; длина 44,5 м, ширина 3,3 м, осадка 3 м; мощность дизелей 800 л. с., электромоторов — 400 л. с.; скорость хода максимальная надводная 13,2 уз, подводная — 8,2 уз; дальность плавания над водой 1880 миль, под водой — 107 миль (экономическим ходом). Вооружение: 2 (носовых) 533-мм торпедных аппарата, 1 45-мм орудие и 2 7,62-мм пулемета. Экипаж 20 человек.

19.05.1939 г. субмарина ушла по Беломоро-Балтийскому каналу на Север. 16 июня лодке было присвоено обозначение «М-172» и 21 июня она вошла в состав Северного флота.

В период Великой Отечественной войны совершила 20 боевых походов, произвела 13 торпедных атак и потопила 1 сторожевой корабль противника (СКР «V-6115»). За активные и умелые действия на морских коммуникациях врага подводная лодка Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 апреля 1942 года была награждена орденом Красного Знамени, а ее командир капитан-лейтенант И. И. Фисанович удостоен звания Героя Советского Союза. Приказом Народного комиссара Военно-Морского Флота от 25 июля 1943 года экипаж «М-172» был преобразован в гвардейский.

В свой последний боевой поход подлодка направилась вечером 1 октября 1943 г. Она должна была действовать в Варангер-фьорде в паре с «М-105», сменяя ее на позиции по четным числам. Однако при выходе на позицию пропала без вести. Командир гвардии капитан-лейтенант И. А. Купец и все 22 члена экипажа погибли.

«М-173», подводная лодка

Заложена 27.06.1936 г. под стапельным номером 90 на заводе № 196 в Ленинграде как «М-89». 9.10.1937 г. спущена на воду, 22.06.1938 г. вступила в строй и в этот же день вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 19.05.1939 г. корабль ушел по Беломоро-Балтийскому каналу на Север. 16 июня подводной лодке было присвоено обозначение «М-173», и 21 июня она вошла в состав 4-го дивизиона бригады ПЛ Северного флота.

В период Великой Отечественной войны совершила 13 боевых походов и потопила транспорт «Бланкензее» (3236 брт)

Вечером 6 августа «М-173» вышла для действий в районе северо-западнее Вардё. Вечером 14 августа ее ждали в Полярном, но на приказ о возвращении, переданный накануне, подлодка так и не ответила. 16 августа приемным радиоцентром Северного флота были отмечены признаки работы передатчика «малютки», но текст сообщения разобрать не удалось. 16 и 17 августа вылетавшие по маршруту вероятного возвращения подлодки самолеты ничего не обнаружили, 17 августа истек срок автономности субмарины по топливу. Командир капитан-лейтенант В. А. Терехин и все 20 членов экипажа погибли.

«М-174», Гвардейская подводная лодка

Заложена 29.05.1937 г. под стапельным номером 105 на заводе № 196 в Ленинграде как «М-91». 12.10.1937 г. спущена на воду. 19.05.1939 г. субмарина ушла по Беломоро-Балтийскому каналу на Север. 16 июня кораблю присвоено обозначение «М-174» и 21 июня он вошел в состав Северного флота.

В период Великой Отечественной войны совершила 17 боевых походов, потопила немецкий транспорт «Эмсхёрн» (4301 брт)



12.08.1943 г. «М-174» вступила в строй после аварийного ремонта. Вечером 14 октября она снова вышла на позицию в Варангер-фьорд и пропала без вести. Командир гвардии капитан-лейтенант И.Е. Сухорученко и все 24 члена экипажа погибли.

«М-176», подводная лодка

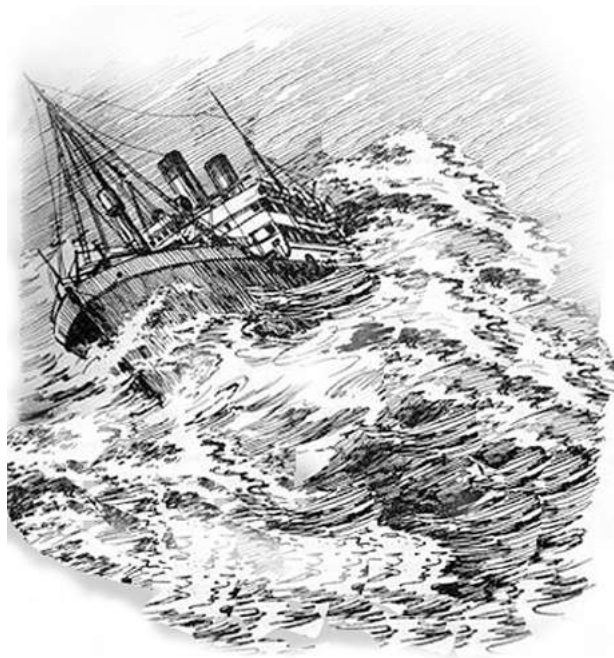
Заложена 29.05.1937 г. на заводе № 196 (Новое Адмиралтейство) в Ленинграде под стапельным номером 107 как «М-93». 12.10.1937 г. спущена на воду, и 21.06.1938 г. вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота.

19.05.1939 г. «М-93» начала переход по Беломоро-Балтийскому каналу на Север и 21.06.1939 г. вошла в состав Северного флота. Еще 16 июня корабль получил обозначение «М-176».

В Великую Отечественную войну «М-176» совершила 16 боевых походов.

Днем 20 июня 1942 г. «М-176» вышла в свой последний поход. 28 июня она не ответила на приказ о возвращении в базу. Обстоятельства гибели лодки до сих пор не выяснены. Вместе с «М-176» погиб и весь ее экипаж, 21 человек.

Моря российской части
Дальнего Востока





БЕРИНГОВО МОРЕ

НОВОЕ ВРЕМЯ

1. «Евдоким», промысловое судно

Принадлежало купцу Неводчикову. 17.09.1746 г., вышло на промысел.

Разбилось 30 октября 1746 г. у Карагинского острова, недалеко от камчатского побережья. Часть людей спаслась, уцелела и часть пушнины. Оставшиеся в живых, провели зиму на острове, а следующим летом на двух выстроенных байдарках перешли в Нижне-Камчатск.

2. Судно без названия

Принадлежало купцу И. Красильникову.

В 1754 г., возвращаясь с промысла с Алеутской гряды потерпело крушение у острова Медный (Командорские острова).

3. «Пётр», гукор

Принадлежал купцам И. Красильникову и Н. Трапезникову.

В 1754 г. вышло «искать неизвестные земли...». Перезимовав на острове Беринга, 2 ноября 1755 г. гукор был разбит у острова Медный (Командорские острова).

4. «Иулиан», бот

В 1757 г. яренский посадский Степан Глотов вместе с другим исследователем Арктики Савином Пономаревым вышел из Нижне-Камчатска в сторону Командорских островов. У острова Медный бот потерпел аварию, но команда сумела добраться до острова Беринга и зимовала здесь 2 года.

В дальнейшем исследователи открыл несколько островов из Лисьих островов Алеутской гряды (Уналашку, Акутан и Унимак) и сделали их описания. Сам С. Глотов вместе с 36 зимовщиками умер здесь же во время новой зимовки 1768–1769 гг.

5. «Святой Павел», мореходное судно

Судно, ведомое мореходом С. Зайковым, разбилось у о-ва Медный в 1789 г.

6. «Чичагов», бриг

Разбился осенью 1845 г. у острова Медный. Команда и груз были спасены.

7. «Кострома», пароход

Бывший недостроенный английский товаро-пассажирский пароход «Port Caroline». Корпус стальной двухпалубный с двойным дном. Механизмы фирмы Wigham Richardson & Co. Имел три мачты и одну дымовую трубу. 26.01.1888 г. куплен в Ньюкасле за 52 500 фунтов стерлингов у фирмы-строителя для замены погибшего парохода «Кострома» с присвоением его наименования. Размеры: 113,63 × 12,62 × 8,60 /7,16м. Водоизмещение 6800 т. Экипаж 81 чел.

03.03.1888 г. прибыл в Одессу из Англии и затем получил приписку к Одесскому торговому порту под номером 552 (позднее под номером 1).

24.03.1888 г. вышел из Одессы первым рейсом во Владивосток с 12 пассажирами и 1425 т груза. Затем эксплуатировался на регулярной дальневосточной линии. 31.07.1888 г. при возвращении из Тихого океана столкнулся после выхода из Стамбула с австрийским пароходом «Mars», который затонул. «Кострома» при этом получила повреждения носовой части, что потребовало докового ремонта в Севастополе. Осенью 1888 г. совершил поход с высочайшими особами по портам Средиземного моря. В 1892 и 1897 гг. выполнил одиночные рейсы большого каботажа из Одессы в Петербург.

02.10.1897 г. при следовании из Владивостока в Одессу из-за ошибки в счислении наскочил на коралловый риф у мыса Рас-Эльба в Красном море. 10.11.1897 г. снят с рифа пароходом «Петербург» и с апреля по сентябрь 1898 г. капитально ремонтировался в Англии на заводе фирмы R. & W. Hawthorn, Leslie & Co. При этом были установлены новые котлы, вторая динамо-машина и электрическая вентиляция. После ремонта вернулся на прежний маршрут. 21.02.1900 г. в Босфоре таранен в левый борт английским пароходом «Chittagong», получил подводную пробоину и был вынужден выбраться на мель. 02.03.1900 г. после разгрузки самостоятельно снялся с мели и ушел в Стамбул на ремонт, который продлился два месяца.

В августе—октябре 1900 г. в связи с ихэтуаньским восстанием в Китае находился в распоряжении Военного министерства и использовался для доставки во Владивосток сухопутных войск, в частности стрелковой бригады с тремя батареями и саперной ротой. 03.01.1904 г. прибыл в Одессу из очередного рейса на Тихий океан. В связи с прекращением коммерческого движения на Дальний Восток после начала русско-японской войны весь 1904 г. не покидал пределов Черного моря, совершая короткие рейсы между Одессой, Новороссийском и Батумом. В декабре 1904 г. передан во временное пользование Российскому обществу Красного Креста и затем переоборудован в Одессе в госпитальное судно на 208 коек. 01.03.1905 г. вышел из Одессы по назначению и 08.03.1905 г. в бухте Суда присоединился к 1-му отдельному отряду судов Тихого океана, но на Дальний Восток дальше следовал самостоятельно. 30.04.1905 г. в бухте Ван-Фонг присоединился ко 2-ой эскадре флота Тихого океана, в составе которой дошел до Цусимы.



14.05.1905 г. задержан в Корейском проливе японским вспомогательным крейсером «Manshu Маш» и отведен в Сасебо. 30.05.1905 г. возвращен Добровольному флоту и в то же день отправился из Сасебо на Черное море. 09.08.1905 г. пришел в Севастополь и в последующие годы продолжал использоваться на дальневосточном маршруте.

12.02.1913 г. прибыл во Владивосток из Одессы для эксплуатации в дальневосточных водах, затем прошел капитальный ремонт в Шанхае и был поставлен на линию по портам охотско-камчатского побережья.

Во время выполнения 4-го восточно-камчатского рейса со 150 пассажирами и 1150 т рыбы и икры в ночь на 25.08.1913 г. в туман и дождь сел на песчаную мель в Беринговом проливе у входа в Карагинскую бухту и глубоко зарылся днищем в песок, в силу чего снять с мели судно не удалось. 03.10.1913 г. в условиях разыгравшегося шторма оставлен командой. Все люди и часть груза были спасены. Зимой 1913—1914 гг. разрушен волнами и льдом. В 1914 г. остатки судна были переданы в дар Камчатскому благотворительному братству. Из материалов, снятых с парохода, в селении Карача впоследствии построили зимник для сельской школы.

В марте 1937 г. «Кострому» осмотрели на предмет пригодности ее паровых котлов для нужд местного рыбокомбината. Они оказались в удовлетворительном состоянии. Одновременно с ними сняли и часть судовых трубопроводов, нашедших применение на этом предприятии.

Иностранные суда

8. «Роджерс», военный пароход

Был направлен правительством США для поисков пропавшей «Жаннетты» экспедиции Де-Лонга и двух американских китобоев, в помощь вышедшему ранее таможенному судну «Корвин». Не достигнув успеха, «Роджерс» пришел на зимовку в бухту Лаврентия Берингова моря, где выгорел от пожара и затонул 31.09.1881 г. Экипаж «Роджерса» жил в ближайшем эскимосском селении и весной 1882 г. был вывезен на судне «Корвин» в Америку.

9. «Транзит», пароход

Принадлежал Норвегии.

Погиб в августе 1911 г. в Беринговом море на камнях у восточных берегов Камчатки около мыса Африка.

НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

10. «Чайка», шхуна

Потерпела аварию в конце лета 1921 г. на пути к Командорским островам. Подо-

спевший на помощь пароход «Магнит» взял ее на буксир и отвел к острову Медному. Внезапно налетевший шторм выбросил шхуну на берег. Команде удалось спастись.

11. «Камо», пароход

Построен в Англии. Водоизмещение 7 000 тонн. Некоторое время работал на Балтийском море. Затем перешел на Тихий океан. В сентябре 1933 г. сел на камни у мыса Лопатка, но был снят и отремонтирован.

1 ноября 1935 г. из-за навигационной ошибки налетел на камни мыса Кекурного острова Карагинского и был разбит осенними штормами. По другим сведениям, сел на камни мыса Ровный данного острова.

12. «Сясьстрой», пароход

10 июня 1936 г. сел на рифы в 15 милях от м. Крашенинникова (южная часть о-ва Карагинский) и получил пробоины в трюмах.

13. «Большой Шантар», пароход

Грузовой пароход Дальневосточного государственного морского пароходства. Вместимость 3018 брт.

Сел на камни и погиб 13 февраля 1943 г. у мыса Юшина острова Беринга (Командорские острова) в результате навигационной ошибки.

14. «Кузбасс», пароход

Сел на камни и затонул вблизи бухты Провидения у м. Улакчан 25 сентября 1944 г. Место гибели: 64°24'5"N., 173°56'1" E.

Иностранные суда

15. «Фуруми-Мару», пароход

Принадлежал японским промышленникам С. Хейсиро и О. Окутаро.

25 июня 1919 г. пароход вышел из Японии на промысел. На его борту находилось 26 человек команды и два грузчика. В конце месяца судно затонуло в бухте Наталии.



ОХОТСКОЕ МОРЕ — ТИХИЙ ОКЕАН

НОВОЕ ВРЕМЯ

1. «Восточный Гавриил», бот

Спущен на воду в 1719 г. в Охотске.

18.09.1730 г. вышел из Охотска на Камчатку (штурман Федоров). 2 октября разбился в 30 верстах от Большерецка.

2. «Надежда», дубель-шлюпка

Была заложена в 1735 г. и спущена на воду в 1737 гг.

Разбилась в 1753 г. на Курильской кошке.

3. «Фортуна», бот

Следуя в 1737 г. под командой подштурмана Родичева из Охотска в Большерецк, подойдя к последнему, встал на якорь, но был выброшен ветром на берег и разбит у «большерецкого устья».

4. «Лодья», бот

Построен в Охотске плотником Каргопольцевым и спущен на воду в 1723 г. Перетимберован, т.е. отремонтирован с полной заменой деревянной обшивки и вторично спущен на воду 4.08.1727 г. Сопровождал галиот «Фортуна», перевозивший командора Витуса Берина и членов его экспедиции из Охотска в Большерецк. Затонул в 1741 г., как сказано в документах, около «Первого Курильского острова» (в Первом Курильском проливе)

5. «Большерецк», шлюп (пакетбот?)

Заложен в Большерецке для экспедиции лейтенанта Шпанберга. Спущен на воду в мае 1739 г. Построен из березового леса и потому назывался «березовкой». Длина 15,2 м., ширина 3,2 м, осадка 1,4 м. Имел 18 весел. В том же году совершил плавание к Японии. В 1744 г. вернувшись из второго японского похода, был оставлено у Большерецка, где и разрушился (по другим данным выброшен на берег близ устья р. Большая).

6. «Охотск», галиот (пакетбот?)

В конце октября 1748 г., под командой штурмана Бахметьева, пришел из Охотска на Камчатку, и встал на якорь в устье р. Большой.

24 октября был выброшен на берег, в одной версте севернее устья и разбит. Части команды удалось спастись.

7. «Иоанн», пакетбот

Пакетбот «Иоанн» совместно с гукором «Святой Петр» и дубель-шлюпкой «Михаил», следовал из Охотска на Камчатку, под общим командованием лейтенанта В.А. Хметевского. 12 октября 1753 г. суда остановились напротив устья р. Большой. В ожидании полной воды, «Иоанн» был выброшен на Курильскую кошку. Погибли пять человек команды, весь груз: провиант, оружие и порох, 10 000 серебряной руб. монетою. Впоследствии, на протяжении многих лет жители Большерецка, после сильных штормов, на берегу, в районе гибели судна находили серебряные монеты.

8. «Михаил», дубель-шлюпка

Перевозила грузы между портами Охотского моря. В 1753 г. дубель-шлюпка «Михаил» (по другим данным «Архангел Михаил») под командованием штурмана И.А. Балакирева, следовало из Охотска в Гижигу с казенным грузом.

Потерпело крушение у камчатского берега, в 70 верстах от Гижиги.

9. «Святой Иоанн Креститель», пакетбот

2.10 1753 г. во главе отряда (гукор «Св. Петр, дубель-шлюпка «Надежда») вышел с грузом из Охотска на Камчатку (командир — лейтенант В.А. Хметевский). 12 октября наскочил на мель в устье реки Озерная (у Большерецка) и затонул. Погибли пять человек и весь груз.

10. «Святой Петр», гукор

Был построен из обломков одноименного пакетбота В. Беринга.

В 1755 г. следовал пол командой унтер-офицера Г. Пушкарева из Ямска в Охотск. Встречными крепкими ветрами, гукор был отнесен к западному побережью Камчатки и разбит у реки Воровской.

11. «Пётр», бот

Судно селенгинского купца Андреяна Толстых совершившего в 1749-1752 гг. плавание и зимовку на острове Беринга и на Ближних Алеутских островах (остров Атту). В 1766 г. погиб во время шторма практически со всей командой у мыса Шипунский (юго—восточный берег Камчатки) Спаслись только три человека.

12. «Святой Павел», галиот

Перевозил грузы и пассажиров между портами Охотского моря (штурман А. Оче-



редин). Следуя из Охотска в Большерецк с казенным провиантом, частным грузом и 33 пассажирами на борту, 3 сентября 1774 г. сел на мель в устье реки Большая и был разбит волной. Экипаж, пассажиры и грузы были спасены. Капитан был приговорен «к написанию в рядовые на шесть месяцев».

13. «Святая Екатерина», шлюп (шмак?)

30 сентября 1774 г., следуя из Охотска на Камчатку под командой штурмана Должантова разбился у юго-западного побережья Камчатки, близ рек Опалы и Голыгиной.

14. «Святая Мария», шлюп (бот?)

Построен в Охотске. Разбился в 1786 г. близ устья р. Камчатка.

15. «Святой Константин», пакетбот

Спущен на воду в 1764 г. в Охотске.

Разбился в 1786 г. разбился при впадении р. Ямы в Охотское море близ Ямской крепости.

16. «Святой Николай», бот

Разбился у большерецкого устья в 1787 г.

17. «Возобновленный Охотск», пакетбот

Разбился вблизи Гижиги в 1789 г.

18. «Святая Надежда», пакетбот

Заложен 29.10.1790 г. и спущен на воду в Охотске 21.05.1791 г. строителем Кузьминым.

Разбился вблизи Большерецка в 1792 г.

19. «Обновление храма России», бригантина

Была заложена в Нижнекамчатске и спущена на воду 1.07.1789 г.

Разбилась на большерецком рейде в 1796 г. Данными об обстоятельствах гибели бригантины Составитель не располагает.

20. «Надежда», пакетбот

Разбился в 1800 г. в устье реки Яма (вблизи Ямского острога), впадающей в залив Переволочный Охотского моря.

21. «Слава России», корабль

Построен в Охотске в 1787 г. Длина 26,3, ширина 7 м, осадка 2,7 м.

Принимал участие в Северо-Восточной экспедиции (1785—1793 гг.) под руководством приглашенного на русскую службу бывшего участника Третьей экспедиции Кука И.И. Биллингса и русского моряка Г.А. Сарычева.

1.10.1789 г. корабль прибыл в Петропавловск. Отсюда после зимовки 9 мая 1790 г. он отправился к берегам Северной Америки. Однако, недостаток продовольствия вынудил моряков 10.09.1790 г. вернуться обратно.

3.05.1791 г. «Слава России» вышла из Петропавловска к Алеутским островам, 1 июля она прибыла на остров Уналашку, 1 августа вошла в Берингов пролив. Летом 1792 г. корабль под командованием Г.А. Сарычева вернулся в Петропавловск. Здесь его оставили под надзором местных властей, так как ни в одну из существовавших тогда на тихоокеанском побережье отечественных гаваней «Слава России» не могла безопасно входить из-за своих размеров. Стоявшее «без всякого употребления» судно 27 марта 1801 г. затонуло на трехсаженной глубине вместе с находившимися на нем запасами и материалами. В 1877 г. по словам моряков клипера «Гайдамак», посетивших Петропавловск, затонувший остов корабля еще можно было видеть.

22. «Кадьяк», бот

Летом 1805 г., при осмотре берега к югу от Охотска был снесен ветром к Шантарским островам и 18 октября, отстываясь возле м. Баранджи, напротив острова Медвежий, был выброшен на берег. Команда спаслась и перешла в Удский острог, а в следующем году добралась до Охотска на байдарках. По пути, посетив место крушения, разгрузили выброшенное судно и сложили собранное имущество в амбар, а корпус за негодностью сожгли. Согласно сведениям историка флота А.Н. Соколова часть этих вещей была снята в 1831 г., а «прочее же, в том числе и семь пушек большого калибра, два больших якоря и один малый, остаются на месте и поныне».

В 1953 г. экспедиция географа Б. Сушкова обнаружила на месте крушения, между м. Баранджи и м. Клинь, две пушки и якорь, с обломанным веретеном, и передала их в Музей ТОФ. Остальные пушки и якоря, по-видимому, до сих пор находятся на острове.

23. «Охотск», галиот

В сентябре 1806 г. под командованием штурмана С.А. Трубникова галиот вышел из Охотска в Петропавловск. На его борту кроме провизии, предназначенной жителям Камчатки, находилось имущество научной экспедиции адъютанта ботаники Академии наук Российской империи Ивана Редовского, состоявшей из иркутского геодезиста Ивана Кожевина и двух

3.10.1806 г. галиот подошел к Авачинской губе, но сильный встречный ветер помешал галиоту войти в нее. Вторая и третья попытки пробиться в порт также не увенчались успехом. В последующие дни сильный ветер все дальше уносил парусник в океан. К 24 октября «Охотск» от камчатского берега отделяли 54 мили штормового моря. На паруснике заканчивались вода и дрова. Трубников решил перезимовать на Курилах и лишь с наступлением весны вернуться к берегам Камчатки.

27 октября галиот подошел к западному берегу острова Шумшу, но сильный ветер вновь не позволил «Охотску» войти в бухту. Судно в ожидании благоприятной погоды

бросило якорь на траверзе острова. Однако, разыгравшийся в последующие дни шторм сорвал парусник с якоря и выбросил на камни. Команде и пассажирам галиота удалось спастись. Зимой они провели на острове. В июне 1807 г. на байдарках, купленных у аборигенов Шумшу, моряки «Охотска» пришли в Петропавловск.

За потерю судна штурман С.А. Трубников военным судом был приговорен к ссылке на галеры. Амнистирован моряк по царскому манифесту был только в 1814 г.

24. «Святой Иоанн», транспорт

28 сентября 1807 г. «Святой Иоанн» (по другим данным судно называлось «Иоанн Богослов»), прибыл на Нижне-Камчатский рейд и встал на якорь в 4,5 милях от устья реки Камчатка. Через два дня сильным ветром он был сорван с якорей и «... вошел в берег в сажнях десяти от Солеваренной кошки». Погибло 5 человек, остальные члены команды были спасены транспортом «Феодосия». В последующие дни судно было разбито, груз погиб.

25. «Юнона», бриг (бригантина)

Построен в Северной Америке в Бостоне в 1799 г. Грузоподъемность 207 т. Имел дубовый корпус, обшитый медными листами. Был вооружен 14 пушками и 2 фальконетами. Принадлежал американскому промышленнику Вульффу. Зимой 1806 г. был куплен вместе со всеми припасами графом Н.П. Резановым для Русско-Американской Компании, которая открыла и осваивала русскую Аляску. Зимой 1806 г. граф Н.П. Резанов совершил на «Юноне» поход в Сан-Франциско (в то время территория Мексики) с целью закупить продукты для голодающих жителей русских поселений, а также разведать новые территории для последующего их присоединения к Российской империи. Несмотря на сложные отношения с Испанией Резанову удалось расположить к себе губернатора, местную знать и закупить 73 тонны продуктов, что спасло население Ситхи и ближайших поселений от голодной смерти. Во время пребывания в Сан-Франциско Резанов влюбился и обручился с юной дочерью губернатора Кончитой. Эта романтическая история нашла отражение в первой рок опере СССР «Юнона и Авось».

В октябре 1806 г. «Юнона» под командованием лейтенанта Хвостова совместно с тендером «Авось» совершило ряд нападений на японские фактории на южном Сахалине с целью силой принудить японское правительство к заключению торговых и дипломатических отношений с Россией. Этот рейд был неоднозначно воспринят современниками и потомками. Экипажи кораблей назывались и патриотами, и пиратами в зависимости от политической конъюнктуры и национальной принадлежности говоривших.

31 октября 1811 г. во время жесточайшего шторма судно было выброшено на камни в 40 верстах от гавани при устье реки Вилюйчика (Велюя) и затонуло. Спаслось 3 человека. Вместе с судном погиб груз (шкурки ценных пород для Китая) стоимостью 22 тыс. руб. Пришедшая после окончания шторма на гребных судах спасательная экспедиция за-

стала страшное зрелище. Остатки разбитого судна были разбросаны на скалах, на берегу и далеко вверх по реке. Трупы и фрагменты тел были найдены в скалах, находились на деревьях и лежали на берегах в устье реки.

В 2006-2008 г. экспедицией под руководством Ю.О. Егорова была предпринята попытка обнаружить останки брига. Удалось найти большое количество металлических и деревянных корабельных деталей. Однако определить их принадлежность к «Юноне» не удалось.

26. «Святая Екатерина», галиот

24 сентября 1809 г. галиот под командованием штурмана К. Петрова вышел из Охотска в Петропавловскую гавань с грузом провианта, разных вещей и пятью пассажирами. 7 октября судно подошло к Большерецку. 14 октября галиот, входя в устье реки Большой, уже миновав бар, был внезапно налетевшим с NW ветром, прижат к мели, на которой к 30 октября, «мало помалу разрушаясь, был совсем разбит».

27. «Святая Феодосия», бригантина

В августе 1811 г. вышла из Охотска в Нижнекамчатск имея на борту казенных товаров почти на 38 тыс. рублей и 287 мест купеческого груза, в том числе спиртные напитки — водка и ром. На судне находилось около 20 пассажиров: торговый люд, их жены и дети, ссыльные.

Чтобы сократить путь штурман В. Астафьев, командовавший судном, пошел вместо четвертого Курильского пролива, запрещенным Адмиралтейств-коллегией для прохода первым Курильским проливом.

Ночью 5 сентября 1811 г. бригантину было течением прижато к берегу о. Шумшу и брошена на камни. Погибли 5 человек, остальная команда и пассажиры спаслась на острове, на котором провели всю зиму, питаясь выброшенным провиантом и охотой. Весной 1812 г. люди и часть груза были спасены подошедшим из Охотска судном.

28. «Святой Зотик», парусный катер

Был заложен 23 марта и спущен 28 июля 1806 г. в Охотске.

24.07.1812 г. вместе со шлюпом «Диана» вышел из Охотска под командованием лейтенанта Н.И. Филатова. 28.08. прибыл в залив Измены на острове Кунашир, где в японском плену находился командир шлюпа В.М. Головнин. 11 сентября суда вышли в Петропавловский порт. В пути катер разбился у Большерецка. Экипаж был спасен.

29. «Диана» шлюп

Трехмачтовый военный корабль водоизмещением 300 т и длиной 27,7 м, вооруженный четырнадцатью шестифунтовыми пушками, четырьмя восьмифунтовыми карронадами и таким же количеством трехфунтовых фальконетов. Под командованием В. М. Головина шлюп в 1807—1813 гг. совершил второе русское кругосветное плавание, прошедшее под

военно-морским Андреевским флагом. В 1807 г. он отправился на Камчатку, пройдя по маршруту Кронштадт — мыс Горн — мыс Доброй Надежды. В 1808 г. в Саймонстауне (Южная Африка) из-за начавшейся англо-русской войны его захватили англичане, но в 1809 г., воспользовавшись туманом, команда шлюпа смогла увести его от противника. Обогнув с юга остров Тасмания, в мае 1809 г. «Диана» прибыла в Петропавловск.

Судно ходило между полуостровом и Русской Америкой, доставляя грузы для русских поселений. С него описывали Курильские острова. После пленения японцами командира шлюпа В.М. Головина в 1811 г. в командование «Дианой» вступил старший офицер П.И. Рикорд. Позднее, в 1817—1822 гг., он занимал должность начальника Камчатки. В ноябре 1813 г. шлюп совершил последнее плавание, после чего был поставлен на отмель в Петропавловской гавани, где служил складом. Его запасы и материалы использовали команды других русских судов, заходившие в Петропавловск. По некоторым сведениям, там же и затонул.

30. «Святой Иоанн», транспорт

2 июня 1819 г. транспорт под командой штурмана Кашина, подходя к устью р. Камчатка, был затерт льдами и выброшен на берег. Люди и груз были спасены.

31. «Михаил», бриг

Построен в 1820 г. на Охотской верфи. С 1820 по 1823 г. использовался для грузопассажирских перевозок между портами Охотского моря.

В 1823 г. следуя под командованием лейтенанта Стогова из Охотска в Гижигу находясь у Тигильского устья ударился о банку и был выброшен на берег у мыса Амвон (Омгон).

32. «Николай», шхуна

Построена в 1822 г. и, после спуска на воду, зачислена в состав Сибирской флотилии. С 1823 по 1827 г. совершала плавания между портами Охотского моря.

18 августа 1827 г. шхуна под командованием штурмана В.С. Скрыпова и управлением штурмана Курицына при выходе из Охотска села на мель («приткнулась к Тунгусской кошке»), что было обычным явлением того времени. Во время отлива со шхуны был снят груз и рангоут, но люки были оставлены открытыми. При следующем приливе шхуна наполнилась водой и была разбита в течение трех дней. Согласно отчету о крушении, судно представляло собой «ветхую и худо скрепленную шхуну». Штурман Курицын, обвиненный в «постановлении шхуны на мель» в скором времени скончался, а командир судна В.С. Скрыпов 24.04.1829 г. получил «строжайший выговор». Командирами шхуны «Николай» в разное время служили Э.К. фон Розенбах (1823—1825 гг.); В.С. Скрыпов (1826—1827 гг.)

33. «Александр», бриг

Построен в 1825 г. на Охотской верфи мастером И.С. Черногубовым. Имел 4 пуш-

ки. С 1825 по 1827 г. использовался для грузопассажирских перевозок между портами Охотского моря.

28 сентября (10 октября) 1827 г. следуя из Охотска в Петропавловск бриг получил повреждение руля и был вынужден спуститься к Большерецку, став вечером 22 сентября на якорь, против устья р. Большой. На следующий день бриг был снесен крепким северным ветром на 30 миль ниже. Затем, когда ветер переменился, бриг опять пошел к Большерецку, но, миновав в темноте устье, поднялся на четыре мили выше. Здесь «в четыре часа по полудни сентября 28 числа «Александр» был принужден идти в берег». При касании грунта бриг потерял фальшкиль и руль, был развернут кормой и завален левым бортом к берегу. Большая часть груза и команда были спасены, а судно разбито.

34. «Елизавета», бриг

Построен в 1821 г. на Охотской верфи мастером И.С. Черногубовым. Нес на борту 4 пушки. С 1822 по 1835 г. использовался для грузопассажирских перевозок между портами Охотского моря. 8 (20) октября 1835 г. был выброшен на камни при входе в Авачинскую бухту. Через три дня после крушения бриг был разгружен, а 24 декабря 1835 г. окончательно разрушен штормом.

35. «Екатерина», бриг

Построен в 1823 г. на Охотской верфи мастером И.С. Черногубовым. Нес на борту 2 пушки. С 1823 по 1838 г. использовался для грузопассажирских перевозок между портами Охотского моря. В 1823 г. недалеко от устья реки Облукоминская выброшен на берег, однако был отремонтирован и вновь введен в строй. В 1838 г. бриг, под командой штабс-капитана КФШ Д.В. Олесова шел из Охотска в Тигиль. Разбился у южного берега острова Симушир, но весь экипаж и пассажиры погибли.

36. «Камчатка», бриг

Построен в 1829 г. на Охотской верфи мастером И.С. Черногубовым. Длина 22,7 м, ширина 7 м, осадка 4 м. Нес на борту 4 пушки. С 1830 по 1841 г. использовался для грузопассажирских перевозок между портами Охотского моря и Петропавловским портом. Следовал из Охотска в Петропавловскую гавань, подходя к Курильским проливам. 30 сентября был задержан противными ветрами, получил сильную течь и, потеряв некоторые паруса, был принужден идти в Большерецк. Вечером 13 октября 1841 г. (по другим данным 20 сентября (2 октября) бриг был прижат ветром к берегу и выброшен между устьями рек Большой и Опальной. На рассвете команда благополучно перебралась на берег, а бриг разбит.

37. «Гижига», транспорт

Возвращаясь в Петропавловск 15 сентября 1845 г. транспорт «Гижига» встал на якорь у входа в Авачинскую губу, в миле от камней «Три брата», на глубине 17 м. К полуночи



задул сильный ветер, транспорт стало сносить к берегу и выбросило на камни бухты Ягодной (бухта Крашенинникова). Судно легло на левый борт, 14 моряков были смыты и погибли. К восьми часам утра транспорт перебросило через камни и прибило к берегу. Организовав канатную переправу, спасли остальной экипаж, Подоспевшая помощь из Петропавловска сняла груз, почту и денежный ящик.

38. «Шелехов», барк

Трехмачтовый компанейский барк «Шелихов» стоял (1855 г.) в Аяне, груженный припасами для доставки на Ситху. Однако по условиям военного времени, было решено отправить барк вместе с транспортом «Байкал» в пост Петровский, для доставки подкреплений, под общим командованием Г.И. Невельского. На подходе к заливу Счастья корабли попали в туман, и «Байкал» сел на песчаную отмель. «Шелехов» послал ему помощь, но «... вдруг (на нем) возникла тревожная суета. В трюме открылась течь, вода прибывала с угрожающей быстротой. Помпы не успевали откачивать ее, и «Шелехов» заметно погружался в море.... Между тем благоприятный ветер, на берег, и близость мели позволили команде спасти судно... «Шелехов» скрипя грузным корпусом с полощущими парусами, наскочил на мель».

Следственная комиссия установила причину — слабость корпусных конструкций и определила, что «... потопление барка «Шелехов» в спокойном песчаном заливе не есть крушение, но избавление команды и более половины груза от весьма вероятного крушения в океане...».

39. «Камчадал», тендер

Следовал осенью 1858 г. с грузом провианта в Удское под командованием подпоручика корпуса флотских штурманов А.С. Кузьмина, активного участника Амурской экспедиции и ближайшего соратника Г.И. Невельского.

Погиб вместе со всем экипажем в сентябре 1858 г. на Северном фарватере в Амурском лимане. На поиски тендера был послан отряд казаков, которые от сахалинских гиляков узнали, что те видели «Камчадал» на отмели в лимане, полностью изуродованным льдами.

40. «Святой Иннокентий», пароход

Деревянный почтовый пароход Амурской компании. Разбился в 1859 г. в Амурском лимане у мыса Кластер-Камп (мыс Орлова) на входе в залив Де-Кастри (залив Чихачева). По другим данным у острова Обсерватория.

41. «Орус», барк

Принадлежал Амурской компании.

Около острова Хаземиф барк под командованием шкипера Приста был остановлен дрейфующим льдом и получил пробоину. Что бы облегчить судно, часть груза было пере-

дали на пароходо-корвет «Америка», который 18 октября 1859 г. начал буксировать судно. Подойдя к мысу Джаори (Амурский лиман), выяснилось, что в трюмы барка быстро поступает вода. По приказу капитана «Америки» пробоина была заделана, а оставшийся на судне груз перенесен на корму. Однако 19 октября обшивка «Оруса» была вновь повреждена льдом, он стал заполняться водой и поставлен на мелководе. Там его окончательно подрезало льдом, и барк затонул.

На борту погибшего судна находились разобранные по частям пароход и две баржи. Они были подняты вместе с другим грузом предприимчивым американцем.

42. «Сахалин», шхуна

Спущена на воду 12.12.1861 г. и в начале 1862 г. вступила в строй. Имела железный корпус, Длина 41 м (151 фут 6 дюймов), ширину с обшивкой 7,5 м (24 футов 6 дюймов), водоизмещение 450 т. Однотрубная паровая машина низкого давления развивала мощность 40 л. с. Вооружение — 4 12-фунт. карронады. После прихода на Дальний Восток включена в состав Сибирской флотилии. Ходила с различными целями по Амурскому лиману, по северным портам Охотского моря и в Татарском проливе.

5 августа 1867 г. шхуна под командованием лейтенанта Г.Г. Тобизина следуя из Николаева на Гижигу села в тумане на мель у берегов Камчатки около Ухколокского мыса (залив Шелехова), примерно в 45 милях от устья р. Тигиль. Команда была спасена американским пароходом «Ровер», зафрахтованным купцом А.Ф. Филиппиусом. 26 августа шхуна была разбита сильным штормом.

43. «Пурга», шхуна

Куплена в Америке в 1857 г. Длина 24,28 м, ширина 6,58 м, осадка 2,6 м. Водоизмещение 394 т. Несла на борту 4 пушки.

31.07.1869 г. вышла под командованием из Петропавловска на Николаевск на Амуре, имея на борту командира — лейтенанта Е. Чепелева, штурмана, 16 человек команды и 17 пассажиров, с грузом и почтой. 10 августа 1869 г., в тумане наскочила кормой на камни у о. Кетой (Курильские острова) в 150 саженях от берега. При переправке людей и груза на берег погибла жена матроса Шеромова. Часть груза, в том числе 17 бочонков пороха, одна бочка и четыре ящика с документами, а также 2 бочонка с медной монетой спасти не удалось. Спустя некоторое время команда смогла перебраться на остров Симусир и зазимовала в алеутском становище. 14 августа шхуна была окончательно разбита волнами. 1 мая 1870 г. оставшиеся в живых члены экипажа были сняты с острова пароходом «Курьер» и доставлены в Петропавловск.

44. «Батрак», грузопассажирский пароход

Построен в Англии. Имел железный корпус, один винт. Длина 67 м, ширина 7 м. Вместимость 531 т. Паровая машина системы «компаунд» позволяла развивать скорость до 10,5 узлов. Кроме машины пароход имел двухмачтовое парусное вооружение: косые фок

и грот, бри-фок, кливер, фока и грота стаксели. Имел 3 паровые 3-х тонные лебедки и 4 грузовые стрелы. Пароход имел каюты для пассажиров 1-го и 2-го классов и помещение для перевозки 150 человек арестантов. Команда парохода состояла из капитана, трех его помощников, механика, трех машинистов, 8 кочегаров, 12 матросов, буфетчика, лакея и двух поваров.

В августе 1875 г. пароход был куплен в Ливерпуле фирмой «Шевелев, Токмаком и К°», занимавшейся чайной торговлей и приведен во Владивосток.

Использовался для перевозки пассажиров и грузов, в том числе военных, из Дуэ, Благовещенска, Николаевска и Владивостока в разные пункты Приморской области.

18 сентября 1878 г. «Батрак» пришел на рейд Дуэ и стал на якорь, не спуская пара. В 1 час 30 мин. внезапно налетевшим норд-вестом был выброшен на берег. После частичной разгрузки, при помощи заведенных якорей был спущен на глубину. Однако, полученные при посадке на каменистый грунт повреждения оказались настолько значительными, что судно стало быстро наполняться водой, и несмотря на все попытки его спасти, опрокинулось и затонуло на глубине 2,5 сажени. Команда была спасена. Погибло часть груза — 1600 пудов рыбы, 2000 пудов муки, 400 пудов солонины, металл и одежда.

В начале августа 1886 г. к месту гибели прибыла японская коммерческая шхуна «Нико Мару» с водолазным оборудованием на борту. Цель прихода был осмотр остатков судна. Пароход был найден под водой и с него сняли некоторые механизмы. Однако дальнейшие подъемные работы были запрещены начальником Александровского округа Ф.П. Линденбаумом из-за неурегулированности юридических вопросов.

45. «Кострома», товаро-пассажирский пароход

Бывший английский товаро-пассажирский пароход «Mikado». Построен в 1873 г., на верфи «Aitken & Mansel, Whuteinchx».

Корпус железный однопалубный. Механизмы фирмы J. & J. Thomson. Имел четыре мачты и одну дымовую трубу. Водоизмещение 6182 т, вместимость 3034 брт / 2157 н.рт. Размеры 113,29 x 10,97 x 8,08 / 7,32 м. Главные механизмы: 1 вертикальная 2-цилиндровая ПМ двойного расширения, 2 цилиндрических котла. Мощность 2500 инд. л. с. / 400 нар. л. с. Число пассажиров 20 (I), 38 (II), 500 (III) чел. Вооружение 2—152-мм, 4 — 107-мм.

Первоначально принадлежал фирме D.R. MacGregor & Co. и был приписан к торговому порту в Лите. В 1878 г. перешел в собственность кампании A.G. Handyside & Co., а в 1881 г. его приобрел Sir John Arnot. В начале 1882 г. владельцем парохода становится W. Реагсе, а портом приписки — Глазго. В 1882 г. капитально отремонтирован на заводе фирмы John Elder & Co. в Глазго с установкой новых котлов и переделкой машины с простого расширения пара на двойное.

25.11.1882 г. куплен Обществом Добровольного флота в Глазго у владельца за 60 000 фунтов стерлингов для замены погибшего парохода «Москва» и вскоре был переименован в «Кострома». 17.02.1883 г. прибыл в Одессу из Англии и затем получил приписку

к Одесскому торговому порту под № 481. 12.03.1883 г. вышел в первый рейс из Одессы на Тихий океан с 1800 т различного груза. Впоследствии совершал регулярные рейсы по дальневосточной линии.

16.05.1887 г. в густом тумане из-за ошибок в картах и лоциях сел на камни возле мыса Крильон (место крушения в будущем получило название м. Кострома) у южной оконечности Сахалина после выхода из поста Корсаковский в Александровск с 235 арестантами, 30 пассажирами и 983 т казенного и частного груза. 18.05.1887 г. оставлен командой, при этом все люди были спасены. 02.07.1887 г. спасательные работы прекращены из-за безнадежного положения судна. Зимой 1887—1888 гг. корпус судна был разрушен волнами. В 1893 г. останки «Костромы» были куплены на слом японской фирмой. В течении нескольких лет японцы занимались сбором цветного металла, подняли из воды пушку. Корпус судна подрывали динамитом, куски металла перевозили на берег, в кузнице дробили на мелкие части, увязывали в кипы, и 2-3 шхуны, нагруженные железом, уходили в Японию. По словам заведующего морскими промыслами Г.А. Крамаренко, побывавшего на мысе Крильон осенью 1894 г.: «Все железо, медь, свинец, машина, пушки, все это почти уже добыто и увезено».

В декабре 1996 г. месте крушения «Костромы» было обследовано группой аквалангистов под руководством В. Овченкова. Поиск показал, что место гибели судна покрыто сплошными зарослями морской капусты ламинарии, стебли которой достигают длины 12 м. Каких-либо следов судна при визуальном осмотре дна, обнаружено не было. Тем не менее, по мнению участников экспедиции использование для поиска подводного металлоискателя может привести к положительному результату.

46. «Пурга», двухмачтовая шхуна

Была конфискована у браконьеров под названием «Кармоляйт» и передана военному губернатору острова Сахалин.

18 сентября 1895 г. шхуна с грузом рыбы вышла из Тымлаво и прибыла на Александровский пост. Вскоре после этого шхуну выбросило на берег штормовым ветром чуть севернее устья р. Дуйка.

47. «Стрелок», пароход

Построен в 1876 г. и принадлежал компании «Шевелев и К^о». Погиб в октябре 1897 г. на камнях Устричного острова залива Де-Кастри.

48. «Фортуна», пароход

Бывший японский пароход «Ягоши Мару». Водоизмещение 46 т.

В конце мая 1899 г. был куплен в Хакодате отставным лейтенантом флота Г.И. Зотовым. 12 июня на нем был поднят русский коммерческий флаг.

Разбился в начале 1900 г. около деревни Тамлева. Погиб весь груз судна — 150 т. соленой рыбы. После крушения песчаная отмель около мыса Головачева стала носить имя — «Банка Зотова».



49. «Князь Шаховской», катер

По словам первого капитана катера И.П. Ювачева (Миролюбова): «...это был небольшой пароход грубой немецкой постройки, приспособленный главным образом для буксировки судов в устье морских рек». Длина 42 фута, ширина 10 футов, осадка 5 футов 8 дюймов. Машина «компаунд» 40 инд. сил. Катер обслуживал военного губернатора М.Н. Ляпунова, работал при Александровской пристани.

29 октября 1903 г., катер возвращаясь с Владимирского рудника, подошел к Александровской пристани, но из-за малой воды ушел в море штормовать. Дождавшись прилива, шкипер Рудов, несмотря на сильный шторм, вновь подошел к пристани. В этот момент сильная волна накрыла катер и затопила через открытый люк носовой трюм. Вторая волна ударила в борт парохода и перевернула его. Катер держался на плаву около 30 минут, а затем затонул. Погибло 7 человек. Все попытки поднять катер оказались безуспешными и вскоре он был разрушен штормами.

50. «Муха», пароход

Принадлежал отставному лейтенанту флота Г.И. Зотову. Грузоподъемность 60 т. Использовался на почтовых перевозках между Де-Кастри и Александровским портом.

Погиб в заливе Опричник в 1904 г.

51. «Минеола», грузовой пароход

Построен в Англии в 1887 г. Вместимость 3 500 т. Имел пассажирские помещения, паровой катер и грузовые шлюпки.

Был зафрахтован в США летом 1904 г. «Камчатским торгово-промышленным обществом» для перевозок продовольствия.

18.07.1904 г. «Минеола» пришла в Петропавловск, где частично разгрузилась и 30 июля ушла на охотское и западно-камчатское побережья. Утром 23 июля 1904 г. на пути к селению Тигиль пароход, шедший в десяти милях от берега, налетел на подводную скалу. Попытки разгрузить судно и снять его с камней не удались. Ночью 24 июля экипаж покинул пароход.

Место гибели судна теперь называется «Банка Минеола». Судовой колокол с парохода был снят и в настоящее время находится в Камчатском государственном объединенном музее.

52. «Владивосток», пароход

Был построен по заказу Министерства путей сообщения на верфи в Або (Финляндия) в 1896 г. Водоизмещение около 200 т. Первоначально предназначался для обслуживания строительства владивостокского коммерческого порта. Назван в честь парохода Доброфлота «Владивосток», погибшего недалеко от Императорской гавани 3.06.1893 г. В начале 1901 г. под командованием капитана Б.В. Гамалея был переброшен в Николаевск-на-Амуре для промерных работ. Числился в составе флота Амурского Военного Управления МПС

в качестве лоцманского и промерного судна. В 1903 г. впервые после работ промерной партии лейтенанта Тобизина в 1863 г. прошел восточным фарватером в устье Амура, исследовал северный фарватер, названный «фарватером Невельского». В 1905 г. под командованием капитана Ф.Ф. Тальберга совершал почтовые рейсы между Николаевском и Сахалином.

13 октября 1905 г. пароход был застигнут у причала Александровского поста сильным штормом и по словам очевидца «был сорван с пристани и, идя вдоль берега, скрылся в пурге». Когда шторм утих, командир парохода «Тунгуз» лейтенант Кузмин-Караваев обследовал место крушения «Владивостока». Он докладывал: «Осматривал «Владивосток», выброшен к северу от Александровска, корпус в середине расколот, палуба сорвана». Членов экипажа найти не удалось. Спустя несколько дней на берег возле Арково были выброшены 4 обезображенных трупа, в одном из которых опознали капитана судна прапорщика морской части Ф.Ф. Тальберга.

53. «Сурабая», пароход

Был затерт льдами и затонул осенью 1905 г. около снятого за несколько дней до этого, лоцманского поста на острове Лангр (ныне — о. Байдукова, Амурский лиман).

54. «Прогресс», паровой катер

Погиб 13 октября 1905 г. во время сильного шторма в Татарском проливе около мыса Погиби.

55. «Михаил», китобойная база

Трехпалубный океанский пароход. Построен в 1883 г. в Глазго (Англия). Длина 104 м, ширина 12,3 м. глубина трюма 8 м. чистая вместимость 2144 т. В 1899 г. куплен «Тихоокеанским китобойным и рыбопромысловым акционерным обществом графа Г. Кейзерлинга». Переоборудован в базу по переработке китов на верфи Д.У. Клавиттера в Данциге (Германия) по проекту и под наблюдением владельца судна графа Г. Кейзерлинга. После переоборудования судно имело следующие характеристики: длина по палубе 356 футов (116, 8 м), ширина 42 фута (13,8 м), осадка кормой в полном грузу 25 футов (8,2 м), мощность паровой машины 1800 индикаторных сил, вместимость 2100 брт, грузоподъемность 5000 т. Экипаж 40 чел., 60 человек — рабочих завода.

Весной 1903 г. китобойная база прибыла на Дальний Восток и приступила к промыслу.

28.01.1904 г. в первый день Русско-японской войны, «Михаил» был захвачен японским авизо «Мияко» и спустя некоторое время введен в состав вспомогательных судов 2-й эскадры вице-адмирала Камимура в качестве транспорта под названием «Коото-Мару» (или «Эдо-Мару»).

В сентябре 1905 г. судно, в шторм, при подходе к Сахалину село на мель недалеко от устья р. Александровки и затонуло.

В начале 1940-х гг. с судна были срезаны стальные грузовые мачты, а в 1953 г. во время сильного шторма его корпус был расколот на три части. Причем средняя затонула сразу же, а носовая и кормовая постепенно оседали и замывались песком. В середине 1995 гг. по информации И.А. Самарина, автора книги «Остров погибших кораблей», на месте гибели судна виднелись верхние части двух паровых котлов, возвышающиеся над водой на 1,5 — 2,0 м.

56. «Соломон», паровой катер

Затонул при выгрузке с грузового судна в районе поста Александровский на острове Сахалин осенью 1906 г.

57. «Тордис», пароход

22 июня 1911 г. выскочил на камни мыса Тайганос и затонул.

Иностранные суда

58. «Мелита», барк

Принадлежал американскому коммерсанту Генриху Пирсу.

10 июня 1859 г. следуя под командованием шкипера Поллиса из Сан-Франциско в Николаевск-на-Амуре с грузом вина, продовольствия и мануфактуры, адресованным поверенному Пирса Эдварду Холю, потерпел крушение в Амурском лимане у мыса Екатерина. Причиной гибели судна стало полное незнание шкипером особенностей плавания в лимане. Придя на малую глубину, барк стал на якорь, во время сильного волнения ударился о него и, получив значительные пробоины, затонул на глубине 15 футов. Удалось спасти часть груза, который был продан за 14082 руб.

59. «Монгол», барк

Принадлежал американскому торговому дому «Бортман и К^о» из Нью-Йорка.

6 августа 1861 г. находясь в Амурском лимане сел на банку, но был снят с помощью парохода «Америка». Затем отыскивая фарватер и лавируя парусами, на полном ходу наткнулся на твердую песчаную отмель у сахалинского берега напротив мыса Екатерины. Часть груза — свечи и белую муку удалось спасти, а сахар растаял в воде.

60. «Уайт Фэлкон», шхуна

Национальная принадлежность неизвестна. Известно, что занималась браконьерским промыслом. Погибла в 1873 г. в заливе Касатка острова Итуруп.

61. «Сноудроп», шхуна

Принадлежала Генри Сноу. Занималась браконьерским промыслом. Погибла в 1874 г. в заливе Касатка острова Итуруп.

62. «Тайбо-кан», описное судно

Принадлежало Японии. Погибло в 1874 г. у юго-западной оконечности острова Итуруп.

63. «Бэннер», шхуна

Занималась браконьерским промыслом. Погибла в 1877 г. в заливе Касатка (Джап Бэй) острова Итуруп.

64. «Оцего», шхуна

В ноябре 1885 г. браконьерская шхуна «Оцего» с грузом котиковых шкур, добытых около о. Тюлений, сильным штормом была разбита у северо-восточной оконечности острова Итуруп.

65. «Atlas», пароход

Принадлежал Норвегии. Пришел на Дальний Восток 18.05.1887 г. из Гамбурга с грузом для владивостокского купца И.Г. Лангелитье. Спустя неделю судно было зафрахтовано торговым домом «Кунст и Альберс» и совершило несколько рейсов в Николаевск-на-Амуре и в Де-Кастри и Дуэ.

10 августа пароход стал на якорь недалеко от пристани поста Александровского (ныне г. Александровск-Сахалинский) и благополучно произвел разгрузку. На следующий день стал принимать на борт 765 пудов бракованных железнодорожных рельсов.

В 6 часов вечера внезапно изменилось направление ветра и через пятнадцать минут начался шторм. «Атлас» сорвало с якорей и перебросило через узкую каменную гряду, идущую от мыса Жонкиер в северо-западном направлении, в мелководную бухту.

21 августа в пост Александровский прибыл корвет «Рында» для обследования аварийного парохода. Водолазы осмотрели подводную часть корпуса и обнаружили в ней около 10 пробоин. Кроме того, была сорвана винтовая рама, обломаны две лопасти винта. Результаты осмотра показали, что корпус парохода восстановлению не подлежит.

Упоминание о пароходе встречается в повествовании А.П. Чехова о его пребывании на посту Александровский на Сахалине 11 июля 1890 г. Он пишет: «Гавани здесь нет и берега опасны. О чем внушительно свидетельствует шведский пароход «Атлас», потерпевший крушение незадолго до моего приезда и лежащий теперь на берегу».

Согласно некоторым сведениям, остатки парохода в 1990 г. обнажались при сильном отливе.

66. «Кихо Мару», шхуна

Принадлежала Японии. Потоплена крейсерами Владивостокской эскадры «Россия», «Громобой» и «Рюрик» 7(20) июля 1904 г. у юго-западной оконечности острова Шикотан.

67. «Oldhamia», грузовой пароход

Принадлежал Англии. Построен на верфи «Richardson Westgarth & Company». Спу-



щен на воду 3.03.1904 г. Введен в строй в апреле 1904 г. Владелец — «Manchester & Salford S.S. Co. Ltd.».

6.05.1905 г. на пути из Нью-Йорка в Гонконг (капитан Александр Стюарт) с грузом, состоявшим из 150 тыс. жестяных емкостей с керосином в деревянных ящиках (владелец груза компания Standard Oil), остановлен и конфискован русским крейсером «Олег» (Вторая Тихоокеанская эскадра) в Лусонском проливе в 125 милях на запад-юго-запад от Бетанских островов. Команда снята и переведена на русские корабли. 8 мая судно, на которое было перегружено 600 т. угля с транспорта «Ливония», под конвоем вспомогательного крейсера «Кубань» направилось во Владивосток. В ночь с 9 на 10 мая на пароход было перегружено еще 100 т. угля с «Кубани», после чего в 14:00 10 мая корабли разошлись.

Утром 21 мая 1905 г. пароход, шедший под управлением призовой команды (37 человек, командир — прапорщик по морской части А.С. Трегубов, старший офицер — прапорщик по морской части П.А. Лейман), в тумане налетел на камни пролива Фриза у острова Итуруп в точке с координатами 45°55N, 150°E и 22 мая, после того как команду и груз свезли на берег, был сожжен.

68. «Конзен Мару», шхуна

Принадлежала Японии.

Шло из Николаевска с грузом соленой рыбы. В ночь с 22-го на 23-е сентября 1894 г. была застигнута штормом, выброшена на восточный берег мыса Лазарева и разбита накатом. Команда спасена пароходом «Триумф».

69. «Космополит», пароход

Принадлежал Германии. Грузовместимость 551 т. Был зафрахтован владивостокской торговой фирмой «Кунст и Альберс», а затем, Владивостокским портом для инспекторских поездок Приморского военного губернатора Д.И. Субботича. 13 июля 1898 г. в газете «Владивосток» появилась небольшая заметка: «Получена телеграмма, что пароход «Космополит», на котором совершал путешествие по северным портам Его превосходительство Приморский Военный Губернатор Д.И. Субботич, сел на мель у мыса Анива в Лаперузовом проливе. Все пассажиры местными средствами свезены на Корсаковский берег. Несчастий с людьми не было, но пароход своими средствами снятся не может. По приказанию командира порта пароход «Надежный» спешно отправился к месту крушения». Судно потерпело крушение на прибрежных скалах примерно в 2 милях к северу от мыса Анива, в 15 м. от берега. После осмотра подводной части судна водолазами ледокола «Надежный» было установлено, что спасение парохода невозможно — при первом же шторме его разобьет на части. Часть груза была перенесена на другие суда, подошедшие к месту крушения, а корпус судна, в сентябре этого же года, был продан японцам и разобран.

70. «Викинг», пароход

Принадлежал Норвегии.

Крушение парохода, по разным источникам, произошло между 1897—1902 гг. во время шторма. Судно, шедшее с грузом муки, табака, ситца и других товаров, было выброшено на камни в районе с. Каменка в заливе Опричник (между бухтами Третье и Второе Лангоу). Часть груза была спасена, прибывшими на пароходе «Чифу» 50 рабочими японцами, в числе которых было 5 водолазов.

В 2010 г. останки судна были обнаружены Дальнегорским дайвером А. Шпатаком. В статье, опубликованной в журнале «Предельная глубина» он пишет: «... практически сразу, только погрузив голову в воду, вижу на дне какие-то металлические обломки. Дойдя до них, сразу понимаю, что нашел обломки какого-то судна, и скорее всего, это и есть тот самый «Викинг»... Остатки корпуса расположены практически под прямым углом к береговой черте и начинаются от самого рифа, где глубина всего 6 метров. Значит судно с полного хода выскочило на берег, а время, люди и зимние шторма завершили его разгром.

Носовая часть мало сохранилась, скалистая порода проступает сквозь, то что осталось от днища. Часть камня более светлая, и он сравнительно легко ломается, а некоторые камни напоминают мешки. Скорее всего, это остатки муки из груза, который был на его борту. Лежат спекшиеся в одну глыбу кирпичи или мотыги — они, видимо, тоже были в составе груза, чуть дальше в море — часть второго днища с горловинами угольных ям, в которых еще остался уголь. Далее виден фундамент главной машины (он сохранился лучше всего), фрагменты медных трубопроводов. Борты судна упали по обе стороны от корпуса, тут хорошо поработало время и волны. За машинным отделением идет зона практически полных разрушений. Обломки разбросаны на довольно большом расстоянии от основного корпуса. На глубине 14 метров нашел остатки баллера руля и обломки ахтерштевня. Винта нет. Его сняли (как и паровую машину) во время разборки судна через год после крушения, если верить информации Арсеньева. Еще глубже лежит швартовный кнехт.

При беглом осмотре остатков корпуса я нахожу обломки керамической посуды (что-то типа пиал с китайскими иероглифами с тыльной стороны), и их довольно много. Попадаются отбитые горлышки бутылок с вином, пробки (их довольно много) напоминают о шампанском. Возможно, это был груз, а может быть вино из представительских запасов. Попадается хорошо сохранившийся кирпич с названием производителя — в те времена пищу готовили на обычных печках, сложенных из кирпича, - совсем как на берегу...».

71. «Осака», шхуна

Принадлежала Англии.

Разбилась в сентябре 1904 г. около селения Таннэмой (ныне урочище Березовка на берегу залива Дозорный) острова Итуруп. 13 членов экипажа были спасены крейсером «Гонконг Мару».



72. «Кашири», пароход

Принадлежал Германии.

Разбился в конце июня 1905 г. около мыса Братковского на восточном берегу полуострова Терпения. Команда была спасена японским вспомогательным крейсером «Тайнан Мару».

73. «Нанива», крейсер

Японский бронепалубный крейсер 2-го класса, одноименного типа.

Заложен в Уолкере (Англия) на верфи Армстронга 27.03.1884 г., спущен на воду 18.03.1885 г., вступил в строй 1.12.1885 г. Водоизмещение 3 650 т, мощность трёхвальной паровой машины тройного расширения 7 500 л.с. (6 огнетрубных котлов), скорость хода 18,7 узла. Длина между перпендикулярами 93,5 м, ширина 14 м, осадка 5,65 м. Дальность плавания 10 000 миль (10-узловым ходом), запас угля 350 т (максимальный 800 т). Бронирование (броня-компаунд): палуба 51-76 мм, щиты орудий 38 мм, боевая рубка 51 мм. Вооружение: (на 1894): 2 259-мм, 6 152-мм (устаревшего типа), 12 малокалиберных скорострельных орудий; (по состоянию на начало 1904): 8 152-мм/L40, 2 57-мм, 2 пулемёта, 4 надводных торпедных аппарата. Экипаж: 365 офицеров и матросов. Получил имя в память старого названия префектуры Осака в Японии.

Участвовал в японо-китайской войне и русско-японской войне 1904—1905 гг.

К 1903 г. перевооружен на скорострельные 152-мм орудия в палубных щитовых установках, барбетты были демонтированы. К началу войны вооружение крейсера составляло восемь 152-мм орудий, две 57-мм пушки, два пулемета и четыре 356-мм надводных торпедных аппарата.

Во время русско-японской войны (командир крейсера — капитан 1-го ранга К. Вада) являлся флагманским кораблём 4-го боевого отряда 2-й эскадры (командир отряда — контр-адмирал С. Урио, командующий эскадрой — вице-адмирал Х. Камимура). 9.02.1904 г. во главе отряда (усиленного броненосным крейсером «Асама») вёл бой в Чемульпо с «Варягом» и «Корейцем».

13.08.1904 г. крейсер участвовал в бою в Корейском проливе с русскими крейсерами Владивостокского отряда (в этом бою погиб броненосный крейсер «Рюрик»).

27—28.05.1905 г. «Нанива» принимал участие в Цусимском сражении.

С 1907 г. — минный заградитель.

26 июня 1912 г. погиб на камнях у острова Уруп. 18 июля 1912 г. спасательные работы были прекращены, после чего крейсер окончательно затонул.

НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

74. «Первая на Востоке», шхуна

Принадлежала рыбозверепромышленному предприятию братьев Худяковых. Построена в 1908 г. в Хабаровске. Грузоподъемность 82 т. Использовалась для ловли рыбы, добычи зверя, различных перевозок и научных наблюдений.

Погибла в 1918 г. у берегов Южного Сахалина вблизи Кита Сиретоко мисаки (мыс Терпения).

75. «Кета», парусно-моторная шхуна

12 сентября 1918 г. шхуна, следовавшая под командованием А.Зерница из Кичиги во Владивосток с заходом в Петропавловск наскочила на подводные камни в районе Петропавловского маяка. Пять членов экипажа удалось спасти, груз полностью погиб.

76. «Воевода», портовый буксир

Известно, что портовый буксир «Воевода» затонул в октябре 1918 г. у Частых островов (острова Хагемиф) в Амурском лимане. Спасти удалось только капитану, взобравшемуся на мачту и снятому рыбаками в условиях штормовой погоды.

77. «Командор Беринг», охранный крейсер

Построен на Николаевском заводе. Спущен на воду 18.11.1905 г. Водоизмещение 500 тонн, длина между перпендикулярами 46,0 м, ширина наибольшая 7,3 м, высота борта 3,9 м, осадка средняя 3,2 м. Мощность одновальной энергетической установки с двумя цилиндрическим котлами — 400 л.с.

После испытаний в сентябре 1906 г. крейсер перешел из Николаева в Одессу, а затем — на Дальний Восток, куда прибыл в июне 1907 г. Принадлежал Министерству земледелия и государственного имущества (затем Главному управлению землеустройства и земледелия). Использовался для охраны русских зверобойных промыслов. Так, в 1908 г. «Командор Беринг», вместе с однотипным крейсером «Лейтенант Дыдымов» и шхуной «Строж» отметил 58 случаев нарушения японскими рыбопромышленниками Русско-Японской рыбной конвенции, заключенной в 1907 г. а в конце июня 1917 г. арестовал на мысе Лопатка 47 японских браконьеров и пять моторных катеров.

Ранним утром 14 июня 1920 г., охранный крейсер «Командор Беринг», следовавший из японского порта Хакодате в Петропавловск, сел на подводные камни в районе Лопатки. Среди пассажиров этого инспекционного судна, охраняющего котиков и каланов мыса Лопатка, находились 6 участников знаменитой «Шведской Научной Камчатской экспедиции» (1920—1922 гг.), организованной Шведским Географическим обществом. Вот как описывает это крушение в своей книге «По дикой Камчатке» (1932 г.) руководитель экспедиции Стен Бергман: «...в половине седьмого нас разбудил ужасный грохот. Судно наскочило на подводную скалу. Все побежали на палубу, где наступило всеобщее смятение. Вода начала заливать машинное отделение и трюм. Во время ужасного столкновения со скалами последние, очевидно, пробили днище судна...К счастью, до юго-западного берега Камчатки было лишь пять километров. Когда шлюпки наполнились людьми, узлами и чемоданами, они пошли к берегу...».

78. «Камчатка», шхуна

Принадлежала японской торговой фирмы «Нихон Моохи». В 1921—1922 гг. регуляр-

но ходила между Хакодате и полуостровом Камчатка. 15 июня 1922 г. вышла из Петропавловска на западный берег, намереваясь оттуда отправиться в Хакодате. Через месяц в Петропавловске получили известие, что при плавании в плотном тумане на западном побережье шхуна наткнулась на подводный камень в районе м. Утхолокского и погибла. Судьба ее команды осталась неизвестна.

79. «Болиндер», шхуна

Почтово-грузовая моторная шхуна «Болиндер» опрокинулась и затонула у м. Пуир Амурского лимана в 1927 г. Погибло 16 чел.

80. «Охотск», теплоход

Построен в США в апреле 1917 г. для плавания в открытом море. После нескольких лет эксплуатации был поставлен на линии во внутренних водах Аляски. Для этой цели на судне была переоборудована кормовая надстройка и в трюме установлены две большие цистерны. Водоизмещение 1 354 т., мощность главного двигателя («Атлас») 320 л.с. Численность экипажа — 26 чел. Кроме главного, на судне стояли три вспомогательных бензиновых двигателя. Конструктивной особенностью теплохода являлась высокая надстройка, занимавшая всю кормовую половину корпуса. Она придавала «Охотску» своеобразный силуэт, благодаря которому он получил прозвище «плавучий комод». «Охотск» располагал вспомогательным парусным вооружением,

Зимой 1928 г. было приобретено Акционерным Камчатским обществом (АКО) — уникальной хозяйственной организацией, на которую возлагались обязанности по комплексному развитию экономики Охотско-Камчатского края.

Сочетание деревянного корпуса и двигателей, работавших на легковоспламеняющемся топливе, стало причиной часто возникавших пожаров. Одно такое происшествие описывает в своих воспоминаниях легендарный капитан А. И. Щетинина, работавшая на судне в начале своей флотской карьеры. «Во время стоянки у завода, где на “Охотске” только что закончили ремонт, вахтенный моторист запустил вспомогательный двигатель, обеспечивавший работу генератора, и нарушил правила безопасности. Возник пожар. После удаления людей машинное отделение закрыли, судно отбуксировали на мель у южного берега бухты и затопили, для чего потребовалось прорубить деревянную обшивку борта. Пожар прекратился. Водолазы заделали отверстие в обшивке, воду откачали, и судно снова поставили к заводу на ремонт».

Следующий пожар, случившийся 18 сентября 1930 г. оказался для теплохода последним. Он загорелся, стоя после ремонта у Петропавловского пирса. Когда стало понятно, что потушить возникший на судне пожар невозможно, его отбуксировали на рейд в район мыса Сигнального и затопили.

Спустя почти полвека старейшая работница управления АКО М.В. Ленда вспоминала: «Летом 1930 г. я была очевидицей, как горел теплоход «Охотск» в порту. Пламя и черный дым окутали судно, зрелище было жуткое, и местные власти приняли решение

вывести горящее судно из ковша в бухту и потопить его. Для этого сторожевой корабль «Воровский» стрелял в горящее судно, и оно медленно погружалось в воду».

81. «Юкагир», пароход

Был построен в 1920 г. в Экорсе, штате Мичиган (США) для перевозки различных грузов и, первоначально носил имя «Lake Elmwood». В феврале 1929 г. судно вместе с еще тремя однотипными пароходами типа «Лейк» проекта 1074, было куплено Акционерным Камчатским обществом (АКО) для доставки на Камчатку продовольствия, снабжения промыслов, перевозки пассажиров и вывоза готовой рыбной продукции. С этих судов, практически и начался большой флот, обслуживавший Камчатку, Чукотку и Курильские острова. Судно, получившее новое имя «Юкагир», имело грузоподъемность 3 100 т, длину 77,3 м, ширину 13,3 м и осадку 8,6 м. Энергетическая установка судна состояла из поршневой паровой машины тройного расширения мощностью 1100 кВт, работавшей на слабоперегретом паре с давлением 1,4 МПа. Пар вырабатывался двумя обратными трехтопочными огнетрубными котлами производительностью по 5 т/ч. Такая машина обеспечивала пароходу скорость хода 7—8 узлов.

В 1931 г. «Юкагир», вместе с ранее закупленным пароходом «Камчатка», был передан из морской конторы АКО в распоряжение созданного в октябре 1930 г. треста плавучих крабоконсервных заводов («Кработрест») и начал трудиться на новом поприще. Но, недолго. В 1932 г. он потерпел крушение в бухте Ахонтен у мыса, разделяющего бухты Тихирка и Русская (тихоокеанское побережье Камчатки). Судно переломилось пополам. Носовая часть быстро затонула, а кормовая еще довольно длительное время находилась на плаву. Команда и пассажиры были спасены, прибывшими на помощь ледорезом «Литке» и пароходом «Давыдов». Среди уцелевших был и капитан «Юкагира», вскоре осужденный и расстрелянный за допущенную при счислении координат ошибку, приведшую к гибели судна.

Останки «Юкагира» были найдены в июне 2008 г. поисковым клубом «Neptune Expedition» на глубине от 6 до 22 метров. В настоящее время это довольно популярный камчатский «рэк». На дне сохранились фрагменты парохода, в частности бак, остатки паровой машины, различных механизмов и т.д.

82. «Суман» («Сучан»?), пароход

Принадлежал Дальневосточному государственному морскому пароходству. Затонул из-за навигационной ошибки около Камня Опасности 1 июня 1938 г.

83. «Решительный», эскадренный миноносец

Проект 7. По планам Командования ВМФ СССР эсминец должен был стать головным кораблём данного типа на Тихоокеанском флоте. Был заложен 5.11.1935 г. в городе Николаеве (Украинская ССР) на верфи Судостроительного завода № 198. Корабль при закладке и строительстве имел заводской серийный номер С-229.



29.09.1936 г. перезаложен в городе Комсомольск-на-Амуре на Судостроительном заводе № 199. Спущен на воду 10.10.1937 г.

После окончания основных кораблестроительных работ, включая установку вооружения для прохождения сдаточных испытаний эскадренный миноносец «Решительный» буксировался гидрографическим судном «Охотск» из Комсомольска-на-Амуре во Владивосток (старший буксировки — командир бригады эсминцев капитан 3 ранга С.Г. Горшков, будущий Главнокомандующий ВМФ СССР, адмирал флота Советского Союза). Однако 7 ноября 1938 года эсминец на буксире гидрографа попал в сильнейший шторм, ветер достигал силы 11 баллов. 8 ноября 1938 г. буксирный трос лопнул и корабль выбросило на камни в 90 милях от Советской гавани, эсминец разбило волнами на три части. По этой причине восстановить «Решительный» уже не представилось возможным. Благодаря четкой организации во время навигационной аварии никто не погиб.

84. «Снабженец, пароход

Сел на рифы острова Камень Опасности в 1940 г. и был разбит штормами.

Иностранные суда

85. «Ниитака», бронепалубный крейсер

Принадлежал Японии. Один из двух крейсеров типа «Ниитака», построенных по программе 1896 г. Получил название в честь горы Ниитака на острове Тайвань, в то время высочайшей вершины Японской империи. Водоизмещение 3420 т. Длина 104,1 м, ширина 13,44 м, осадка 4,92 м. Мощность 9500 л. с. (7 МВт). Экипаж 287 - 320 человек. Вооружение: артиллерия 6 × 152-мм/45, 10 × 76-мм/40, 4 × 47-мм.

Участвовал в Русско-японской и Первой мировой войне. С июля по сентябрь 1920 г. принимает участие в интервенции в Россию, обеспечивая японское присутствие в Петропавловске и охрану японских рыбаков на Камчатке.

С мая по сентябрь 1921 г. крейсер действовал в Южно-Китайском море. 1.09.1921 г. был переклассифицирован в корабль береговой обороны 2-го класса. В 1922 г. корабль вновь прибыл к берегам Камчатки для охраны японских промыслов и демонстрации силы установившейся Советской власти. 26 августа «Ниитака» встал на якорную стоянку у берегов Камчатки вблизи устья реки Озерная в точке с координатами 51°N, 32°E (?). Командир на шлюпке сошёл на берег. Внезапно налетевший тайфун опрокинул корабль, после чего он затонул со всеми, кто был на борту. Погибло 284 человека, в живых осталось 19 человек, сошедших ранее на берег. По неподтверждённым источникам, командир корабля совершил харакири.

В 1923 г. корпус крейсера был взорван на месте крушения, погибшим морякам установлен бетонный памятник, сохранившийся до нашего времени в сильно повреждённом состоянии.

86. «Котобуки-Мару», пароход

Принадлежал Японии.

Погиб в начале июля 1920 г. на восточном берегу Камчатки, около Усть-Озерной. Команда спасена.

87. «Bender Brothers», шхуна

Принадлежала торговому дому «Сайденберг и Виттенберг». 10 марта 1922 г. вышла из Сиэтла в Петропавловск. 2 июля, в 25 милях от Тигиля шхуна ударилась о подводную льдину и, получив пробоину, стала наполняться водой. Капитан направил судно к берегу, но так как оно быстро погружалось, экипажу пришлось спускать катер и спастись на нем. Вместе со шхуной утонули груз, вещи команды и С. Виттенберга. Экипажу в составе 10 чел. удалось спастись.

88. «Бансе-Мару», пароход

Был зафрахтован крупной рыбопромышленной фирмой «Демби и К°». Следовал в Усть-Камчатск и на Командоры. 24 августа 1921 г. в тумане налетел на береговые скалы мыса Кроноцкого и затонул. Экипаж спас пароход «Сишан».

89. «Гойе-Мару», пароход

Японский товарно-пассажирский пароход. Был зафрахтован Акционерным Камчатским Обществом (АКО). По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН «...во время тумана сел на Крайнем рифе у м. Кроноцкий в 1929 году. Корпус железный, длиной около 800 фут. Корма под водой, затоплена или обломилась... ».

90. «Минхао», пароход

Китайский товаро-пассажирский пароход с железным корпусом. Длина около 300 фут. Был выброшен на берег во время шторма летом 1931 г. в районе Жупаново на Камчатке.

91. «Нэнси Моллер», пароход

Принадлежал английской компании в Шанхае. Грузоподъемность 5000 т. Был зафрахтован Совторгфлотом (СТФ) для грузовых перевозок. В июне 1930 г. судно доставило из Владивостока в бухту Нагаева членов Второй Колымской геологической экспедиции под руководством В.А. Цареградского.

Потерпело аварию осенью 1930 г. в районе Жупановского рыбокомбината (Кроноцкий залив).

В 1936 г. было принято решение снять судно с мели и использовать для нужд Акционерного Камчатского общества (АКО).

В начале лета 1937 г. пароход «Ангарострой» доставил в Петропавловск в распоряжение ЭПРОНа оборудование для подъема «Нэнси Моллер». Отсюда на место работ его собирались доставить на «Ките». К моменту снятия судна с мели, из Владивостока



в район работ должен был подойти специальный буксир. Однако аварийные работы так и не были начаты. Когда к месту крушения подошли спасательные суда, выяснилось, что корпус «Нэнси Моллер» разбило штормами, и он не подлежит восстановлению.

92. «Оотоми Мару», пароход

Принадлежал Японии.

Следовал из порта Одомари (Корсаков) на Отару. На его борту находилось более 200 человек команды и пассажиров.

27 июля 1924 г. в 8 часов 20 мин. находясь в трех милях от мыса Ниси Ноторо мисаки (мыс Крильон), в густом тумане пароход столкнулся с пароходом «Камикуни Мару» и, получив большую пробоину, затонул. Погибло 175 человек.

93. «Куба Мару», грузопассажирский пароход

Принадлежал Японии.

Был построен в апреле 1925 г. на верфи Кавасаки. Водоизмещение 5950 т. До Второй мировой войны судно ходило в Центральную и Латинскую Америку. В сентябре 1941 г. было превращено во вспомогательное транспортное судно императорского ВМФ. В августе 1942 г. вышло из Мурманска в Тирикоро (Нерпичье). Разгрузившись, вышло в обратный рейс

25 августа в тумане в 13,5 мили от мыса Нака Сиретоко мисаки (мыс Анива) выскочило на берег в точке 46°23'N, 143°37'E. Команда покинула судно. 28 августа судно переломилось на две части, а 29 августа затонуло.

94. «Ганза-Мару», пароход

Принадлежал Японии. Был зафрахтован СТФ. Водоизмещение — 4000 тонн. Погиб с грузом в 1932 г. на мысе Кекурный острова Карагинский.

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА

95. «Второй снабженец», краболов

Судно Краболовного треста Народного комиссариата рыбной промышленности СССР (Кработрест). Вместимость 4159 брт.

26 июня 1941 г. погиб в проливе Лаперуза на небольшой глубине, на рифе острова Камень Опасности в результате навигационной ошибки. Погибших нет.

96. «Мариуполь», танкер

Построен в 1920 г. («Moore Shipbuilding», Окленд, штат, США). До 1943 г. «S.C.T. Dodd». 9.10.1943 г. принят советской закупочной комиссией и включен в состав Дальневосточного морского пароходства. Полная вместимость 7024.31 брт. Размерения

133.65 × 17.37 × 8.5 м. ГЭУ котломашинная, 3200 л.с. Скорость 11.88 узла. В годы Великой Отечественной войны имел вооружение: 1 × 102-мм, 1 × 76.2-мм, 4 × 20-мм.

14 ноября 1943 г. в Первом Курильском проливе сел на камни у мыса Котомари-саки (ныне Почгарева) о. Симусю (Шумшу) и затонул на мелководье. Остов танкера после установки дополнительного артиллерийского вооружения использовался японским гарнизоном острова в качестве несамоходной артиллерийской батареи. 18.08.1945 г. уничтожен артогнем кораблей ТОФ в ходе Курильской десантной операции. По некоторым сведениям, в настоящее время полностью разрушен.

97. «Херсон», грузовой пароход

Пароход Дальневосточного Государственного морского пароходства. Построен в 1942 г. Вместимость 7300 брт.

4 июля 1943 г. потерян в бухте Асача (юго-восточное побережье полуострова Камчатка) в результате навигационной аварии (посадка на мель).

98. «Турксиб», пароход

Пароход Дальневосточного государственного морского пароходства.

24 апреля 1942 г. следуя проливом Унимак сел на камни и затонул. Координаты гибели: 54°24'N, 164°41'E. Груз был снят пароходом «Щорс».

99. «Краб», парусно-моторная шхуна

В 1943 г. села на мель и затонула в районе мыса Лопатка.

100. «Чукча», гидрографическое судно

Бывший американский грузовой пароход «Lake Fandon». Построен в 1919 г. Вместимость 2674 брт. Размещения 76,92 × 13,29 × 7,34 м. ГЭУ котломашинная, 1500 л. с. Скорость 10 узлов. Экипаж 64 чел.

С 1930 г. входил в состав Дальневосточного государственного морского пароходства. В 1933 г. передан Гидрографическому отделу Морских сил Дальнего Востока. С 1935 г. входил в состав ТОФ.

Следовало из залива Владимира в Петропавловск-Камчатский, имея на борту запас мин заграждения. В ночь на 1 июня 1943 г. судно было потоплено в районе о. Парамушир американской подводной лодкой «S-34» («SS-139»?), принявшей его за японский грузовой пароход. Вместе с кораблем погибли 64 моряка. Место гибели: 50°29'N, 156°28'E.

101. Траулер

Советский траулер водоизмещением 179 тонн, имя или номер неизвестны, затонул в 1943 г. в месте с координатами широта 52°47'N, долгота 158°41'5"E.

102. «Тымлат», пароход

Грузовой пароход Дальневосточного государственного морского пароходства. Вместимость 2699 брт.

Затонул в шторм 12 января 1944 г. в Тихом океане в районе мыса Шипунский (полуостров Камчатка), в точке с координатами 53°12'N, 160°15'E. Погибло 35 членов команды, в том числе - капитан судна М.С. Москаленко.

103. «ТЩ-523», тральщик

Затонул от подрыва на минах во время боевого траления 16 октября 1945 г. восточнее Петропавловска-Камчатского. Место гибели — 52°48'5"N, 158°56'E.

104. «ТЩ-610», тральщик

Затонул от подрыва на минах во время боевого траления 16 октября 1945 г. восточнее Петропавловска-Камчатского. Место гибели — 52°48'5"N, 158°56'E.

105. «Мета», грузопассажирский пароход

Пароход Николаевского-на-Амуре Государственного морского пароходства. Построен в 1921 г. Вместимость 1984 брт.

6 февраля 1944 г. раздавлен льдом в Охотском море в районе Нагаево.

106. «Белоруссия», грузовой пароход

Пароход Дальневосточного Государственного морского пароходства. Построен в 1936 г. в Англии. Вместимость 2920 брт. Род двигателя — паровая машина.

Пароход «Белоруссия» под командованием капитана К.Г. Кондратьева возвращался с грузом из США во Владивосток. Находясь в южной части Охотского моря, капитан получил приказ срочно следовать к пароходу «Маныч», который потерял руль и дрейфовал во льдах в районе пролива Лаперуза.

3 марта 1944 г. западнее острова Итуруп, в точке с координатами 47°N, 146°E пароход был торпедирован американской подводной лодкой SS-381 «Сэндпэнс» (SS-381 «Sandlance»). Судно накренилось на правый борт и начало быстро погружаться. Погас свет. Полураздетые моряки побежали на спардек к спасательным шлюпкам, расчехлили их, обрубили обледеневшие найтовы, но вывалить уже не успели. Шлюпки всплывали сами по мере погружения парохода.

Через некоторое время пароход переломился и затонул. Моряки сделали переключку. В живых оказались 35 человек, погибло 15. Выяснилось, что начальник радиостанции И. И. Сопов не успел дать в эфир сигнал «SOS», так как, по его словам, «разбило всю радиостанцию, в том числе и аварийную».

Капитан К.Г. Кондратьев принял решение продвигаться к ближайшему острову Курильской гряды, до которого было несколько десятков миль. Однако вскоре шлюпки были зажаты льдами. Через трое суток капитан принял решение разделиться: шлюпку с 22

наиболее слабыми членами экипажа оставить на месте, а группой в составе 10 человек двинуться к берегу Курильской гряды за помощью.

Дойти до берега через 21 сутки после гибели «Белоруссии» удалось только двум кочегарам И.П. Петровичеву и Я.П. Почернину, остальные погибли в пути.

Оба кочегара перенесли жестокое обращение со стороны японских властей и только в июне 1944 г., при вмешательстве советского консульства, они возвратились на Родину.

107. «Обь», пароход

Грузовой пароход Дальневосточного Государственного морского пароходства, порт приписки — Мурманск. Построен в 1917 г. в Голландии. Вместимость 2198 брт. Род двигателя — паровая машина.

28.06.1944 г. пароход «Обь» вышел из Владивостока. В трюмах судна было 2600 тонн угля, предназначенного для Петропавловска-Камчатского. Экипаж состоял из 39 человек.

6 июля 1944 г. в 0 часов 10 минут пароход был торпедирован американской подводной лодкой СС-281 «Санфиш» (SS-281 «Sunfish») у берегов Камчатки в точке с координатами 51°27'N, 154°58'E и затонул в течении 2 минут. Судовой радист В.В. Кононов не успел дать в эфир сигнал бедствия «SOS». В момент взрыва погибла часть экипажа. Оставшимся в живых удалось забраться на уцелевшую спасательную шлюпку.

7 июля 1944 г. около 16 часов моряки подошли под парусами в район поста Большерецк, пройдя почти 60 миль. Со шлюпки начали пускать сигнальные ракеты. Их заметили на берегу и выслали навстречу катер береговой охраны. Экипаж «Оби» был доставлен на рыбокомбинат, а затем на пароходе во Владивосток. Погибли 13 членов экипажа, в том числе капитан С.Д. Панфилов.

108. «Казань», товаро-пассажирский пароход

Бывший недостроенный английский двухвинтовой товаро-пассажирский пароход «Potosi». Корпус стальной однопалубный со спардеком и двойным дном. Механизмы фирмы «Wigham Richardson & Co». Имел две мачты и одну дымовую трубу. Размеры: 122,07 × 15,36 × 9,83 /7,77 м. Водоизмещение 9755 т. Команда 72 чел.

01.08.1900 г. приобретен Министерством финансов за 1 150 000 руб. у фирмы «Pacific Steam Navigation Co» для доставки войск на Дальний Восток в связи с ихэтуаньским восстанием в Китае. 11.08.1900 г. пароход «Казань» куплен Добровольным флотом за ту же сумму и вскоре переименован в «Казань». 29.09.1900 г. прибыл в Одессу из Англии и затем получил приписку к Одесскому торговому порту под № 68.

03.12.1900 г. первым рейсом отправился из Одессы на Тихий океан. В дальнейшем эксплуатировался на регулярной дальневосточной линии. 21.01.1904 г. прибыл в Порт-Артур в очередной раз из Одессы и 26.01.1904 г. передан во временное пользование Морскому ведомству для транспортной службы при эскадре судов в Тихом океане. После начала русско-японской войны вошел в состав 1-ой эскадры флота Тихого океана. Затем

передан Российскому обществу Красного Креста и переоборудован в Порт-Артуре в госпитальное судно на 300 коек. 05.07.1904 г. переклассифицирован в плавучий госпиталь. 21.11.1904 г. потоплен в Порт-Артуре японской осадной артиллерией.

29.04.1905 г. пароход «Казань» поднят японскими спасателями, вскоре отремонтирован и под наименованием «Kasado Maru» эксплуатировался различными японскими компаниями: вначале — Toyo Kisen Kabushiki Kaisha (с припиской к Кобе), с 1912 г. — Osaka Shosen Kabushiki Kaisha (Токио), с 1934 г. — Shinko Suisan Kabushiki Kaisha (Токио), с 1939 г. — Nippon Suisan Kabushiki Kaisha (Токио). К началу советско-японской войны использовался в качестве рыболовной плавбазы и находился у рыбоперерабатывающего завода в устье реки Кихчик на западном побережье Камчатки. 09.08.1945 г. сильно поврежден авиабомбами при налете двух самолетов МБР-2 и 10.09.1945 г. затоплен командой. 371 человек из состава команды был взят в плен.

109. «Трудовое», пароход

Торпедирован неизвестной подводной лодкой в заливе Анива в районе Озерского рыбокомбината в 1944 г.

110. КТ-152 (154?), катер тральщик

Тип «сейнер». Бывший рыбный разведчик треста «Главвостокрыбпром» «Нептун» (до 7.10.1941 г.). Построен в 1936 г. Мобилизован 2.08.1941 г., переоборудован в катер-тральщик КТ-152 (с 13.09.1944 г.) и 7.10.1941 г. включен в состав ТОФ. Погиб 18 августа 1945 г. (по другим данным 19.08.1945 г.) по неустановленной причине у о. Шумшу, между мысами Кокутан-заки и Котомари-заки (Курбатова и Почтарева) в ходе Курильской десантной операции. В ряде работ причиной гибели называют камикадзе, однако документального подтверждения этот факт не имеет, а подразделения летчиков-смертников в данном районе не базировались.

111. ДС-1, десантное судно

Тип «LCI». Построено в 1943 - 1944 гг. в США. Водоизмещение 380 т. Размерения 47.4 × 6 × 1.81 м. ГЭУ дизельная, 4 × 450 л.с. Скорость 15/11 узлов, дальность 6500 миль. Вооружение: 5 × 20 мм. Экипаж 27 чел. + 212 чел. десанта. 27.07.1945 г. принято советским экипажем в Колд-Бэе в счет поставок по ленд-лизу и 28.07.1945 вошло в состав ТОФ. До 5.10.1945 г. «LCI-672». Участвовало в Курильской десантной операции.

Погибло 18 августа 1945 г. от артиллерийского огня противника у о. Шумшу между мысами Кокутан-заки и Котомари-заки (Курбатова и Почтарева). В результате детонации боеприпасов перевернулось и затонуло. 17.10.1945 г. исключено из состава ВМФ СССР.

112. ДС-3, десантное судно

Тип «LCI». Построено в 1943 - 1944 гг. в США. Водоизмещение 380 т. Размерения 47.4 × 6 × 1.81 м. ГЭУ дизельная, 4 × 450 л.с. Скорость 15/11 узлов, дальность 6500

миль. Вооружение: 5 × 20 мм. Экипаж 27 чел. + 212 чел. десанта. 27.07.1945 г. принято советским экипажем в Колд-Бэе в счет поставок по ленд-лизу и 28.07.1945 вошло в состав ТОФ. До 5.10.1945 г. «LCI-672». Участвовало в Курильской десантной операции.

Погибло 18 августа 1945 г. от артиллерийского огня противника у о. Шумшу.

113. ДС-5, десантное судно

Тип «LCI». Построено в 1943 - 1944 гг. в США. Водоизмещение 380 т. Размещения 47.4 × 6 × 1.81 м. ГЭУ дизельная, 4 × 450 л.с. Скорость 15/11 узлов, дальность 6500 миль. Вооружение: 5 × 20 мм. Экипаж 27 чел. + 212 чел. десанта. 27.07.1945 г. принято советским экипажем в Колд-Бэе в счет поставок по ленд-лизу и 28.07.1945 вошло в состав ТОФ. До 5.10.1945 г. «LCI-525». Участвовало в Курильской десантной операции.

Погибло 18 августа 1945 г. от артиллерийского огня противника у о. Шумшу между мысами Кокутан-заки и Котомари-заки (Курбатова и Почтарева). Затонуло на мелководье. 17.10.1945 г. исключено из состава ВМФ СССР.

114. ДС-9, десантное судно

Тип «LCI». Построено в 1943 - 1944 гг. в США. Водоизмещение 380 т. Размещения 47.4 × 6 × 1.81 м. ГЭУ дизельная, 4 × 450 л.с. Скорость 15/11 узлов, дальность 6500 миль. Вооружение: 5 × 20 мм. Экипаж 27 чел. + 212 чел. десанта. Участвовало в высадке союзников в Нормандии в июне 1944 г. 27.07.1945 г. принято советским экипажем и 28.07.1945 г. вошло в состав ТОФ. До 5.10.1945 г. «LCI-554». Участвовало в Курильской десантной операции, шло в первом эшелоне десанта.

18 августа 1945 г. погибло у о. Шумшу между мысами Кокутан-заки и Котомари-заки (Курбатова и Почтарева) от попадания артиллерийских снарядов противника и 17.10.1945 исключено из состава ВМФ СССР.

115. ДС-47, десантное судно

Тип «LCI». Построено в 1943 - 1944 гг. в США. Водоизмещение 380 т. Размещения 47.4 × 6 × 1.81 м. ГЭУ дизельная, 4 × 450 л.с. Скорость 15/11 узлов, дальность 6500 миль. Вооружение: 5 × 20 мм. Экипаж 27 чел. и 212 чел. десанта. 27.07.1945 г. принято советским экипажем в счет поставок по ленд-лизу и 28.07.1945 вошло в состав СТОФ. До 5.10.1945 г. «LCI-671». Участвовало в Курильской десантной операции.

Погибло 18 августа 1945 г. от артиллерийского огня противника у о. Шумшу между мысами Кокутан-заки и Котомари-заки (Курбатова и Почтарева). Было подожжено и оставлено экипажем. 17.10.1945 г. исключено из состава ВМФ СССР.

116. ПК-8, пограничный катер

Тип МО-4. Был подбит и взорвался от детонации глубинных бомб 18 августа 1945 г. в ходе Курильской десантной операции между мысами Кокутан-заки и Котомари-заки (Курбатова и Почтарева).



117. «Менжинский», бортовой мотобот крабовой базы

Во время высадки десанта на о-в Шумшу 18 августа 1945 г. от близкого разрыва снаряда мотобот перевернулся и затонул в районе м. Котомари-саки.

118. «Нажим-24», шхуна

Водоизмещение 500 т. Потерпела крушение во время шторма 24 октября 1945 г. у о-ва Байдуков на входе в Амурский лиман. Вместе с судном погибло 27 демобилизованных военнослужащих, возвращавшихся домой.

Координаты места гибели 53° 21' N, 141° 33' 7" E. Обследована 14.03.1964 г. водолазами АСС ТОФ. Летом 2015 г. на месте крушения судна и гибели людей воздвигнут крест. Информация предоставлена А.С. Павловым.

Иностранные суда

119. USS «Wahoo», подводная лодка

Принадлежала США.

Эскадренная подводная лодка «Wahoo» (SS-238), (рус. «Ваху», «Уоху») типа «Gato», была заложена 28 июня 1941 г. на судостроительной верфи ВМФ США в Мэри-Айленд в Калифорнии. Спущена на воду 14.02.1942 г. Предназначалась для действий на океанских коммуникациях противника. Своё имя подлодка получила по названию хищной морской рыбы семейства скумбриевых. Длина 95,02 м, ширина 8,31 м., осадка 5,2 м. Водоизмещение (надводное/подводное): 1549 / 2424 т.

После окончания строительства в 1942 г. и отработки задач боевой подготовки в Сан-Диего была отправлена в пункт постоянного базирования в Пёрл-Харбор.

В конце августа 1942 г. вышла в свой первый боевой поход к Каролинским островам под командованием капитан-лейтенанта Марвина Кеннеди. 25.12.1942 г. командование лодкой принял дублер командира капитан-лейтенант Дадли У. Мортон. За 10 месяцев боевой службы лодка потопила 20 вражеских судов суммарным водоизмещением более 60 000 тонн, и ее капитан стал самым результативным американским подводником. В октябре 1943 г. подводная лодка «Ваху» пропала без вести.

Послевоенное расследование показало, что 11 октября 1943 г. японский противолодочный самолёт, проводивший дозор в проливе Лаперуза, в 9 ч 20 минут обнаружил в 12 милях к северу от мыса Соя небольшое масляное пятно размерами 5 на 10 м и около него рубку подводной лодки. После нанесения бомбового удара двумя бомбами подлодка погрузилась, но фонтанирование топлива и пузырьков воздуха увеличилось. Самолёты, вызванные с авиабаз Вакканай и Отару, попеременно производили бомбометание. Подлодка повернула на выход из пролива и шла под водой на запад, но пятно вытекающего топлива и след от пузырьков воздуха всё время увеличивались. Вышедшие из ближайшего порта Вакканай пять японских противолодочных кораблей произвели длительное, в течение пяти часов бомбометание, сбросив 64 глубинных бомбы в район обнаруженного пятна. Авиация

произвела в течение семи часов 14 атак, сбросив 36 бомб. Атаки продолжались до 17 ч 45 мин. Лодка затонула вблизи скалы «Камень Опасности» в точке с координатами 45°43'00"N, 141°56'00"E. Погибло 80 членов экипажа.

В 2006 г. останки «Ваху» были обнаружены и обследованы «Морским поисково-исследовательским центром Тихоокеанского флота «ИСКРА». Координаты гибели лодки переданы американской стороне, в том числе в Фонд «Ваху», которым руководит внук погибшего командира подлодки Мортон — Брайан Маккиннот.

120. S-44 (SS-155), подводная лодка

Дизель-электрическая подводная лодка ВМС Соединенных Штатов, относящаяся к третьей группе (S-42) S-класса подводных лодок ВМС США. Была заложена 19.02.1921 г. Кораблестроительным подразделением корпорации «Бетлехем стил» в Куинси, штат Массачусетс. Спущена на воду 27.10.1923 г. и введена в эксплуатацию 16.02.1925 г. Водоизмещение 1144 т. Размерения: 68,66 × 6,3 × 4,9 м. Вооружение: артиллерийское — 1 × 102 мм, торпедное — 4 × 533 мм, 12 шт. Экипаж — 42 чел.

Межвоенные годы провела в различных ролях, от тренировки до развертывания флота. Переоборудована в Филадельфии в начале войны. Во время войны S-44 действовала в Тихом океане, в 1942 г. торпедировала 8800-тонный крейсер «Како».

7 октября 1943 г. была потоплена японским эсминцем «Ишигаки» в 18,6 морских милях к северу от северо-восточной части острова Araitō (остров Атласова) к западу от полуострова Камчатка в точке с координатами 50°25'N, 155°21'E.

Детали того, как подводная лодка была потоплена стали известны от двух выживших членов экипажа, попавших в плен и репатриированных после войны. Они рассказали, что в ночь на 7 октября 1943 г., «S-44» ошибочно идентифицировала радиолокационный контакт как маленькое японское торговое судно. Капитан Браун приказал всплыть на поверхность для надводной атаки. Целью оказался японский рефрижератор «Коко Мару», который сопровождал эсминец. Он быстро начал стрелять в «S-44» из всех палубных орудий. Подводная лодка получила пробоину ниже ватерлинии в контрольной комнате. Один из матросов открыл передний люк торпедного отсека и начал махать белой простыней в знак капитуляции, но эсминец продолжал стрелять, пока «S-44» не скрылся под волнами. Восемь человек прыгнули в ледяную воду пытаясь спастись, однако японским эсминцем было подобрано только два моряка.

121. «Гойосаки-мару», пароход

Принадлежал Японии. Водоизмещение 4500 тонн.

Был выброшен на берег в мае 1943 г. в месте с координатами: 50°49'9"N, 155°39'8"E, в восточной части о. Арандо-То (Парамушир). Причина гибели неизвестна. Обследовался водолазами ТОФ 26 июня 1947 г.

122. «Рююо Мару», военный транспорт

Принадлежал Японии.



4 марта 1944 г. при подходе к острову Матуа (Средние Курильские острова), с целью разгрузки боеприпасов, «Ройо-Мару» попал в шторм и был выброшен на мель в точке с координатами 48°04'N, 153°16'E. 2 мая американская подводная лодка «Tautog» (SS-199) добила транспорт торпедой

Остатки судна были обнаружены в июле 2003 г. экспедицией под руководством Е.Верещаги (общественный гуманитарный фонд «Радуга») в бухте Двойной. В сентябре-октябре 2003 г. обследование судна было продолжено. В процессе подводных погружений водолазы установили точное расположение судна. Была найдена кормовая часть судна с хорошо сохранившимся гребным винтом, установлен характер перевозимого груза, подняты фрагменты оборудования судна.

123. «Iwaki Maru», военный транспорт

Принадлежал Японии. Вместимость 4365 брт., Водоизмещение 3124 т. Потоплен американской подводной лодкой USS SS-233 «Херинг» (командир — лейтенант-командер Дэвид Дж. Забриски) 1 июня 1944 г, в бухте Двойной о. Матуа (Средние Курильские острова) в точке с координатами 48°00'N 153°00'E.

124. «Hiburi Maru», военный транспорт

Принадлежал Японии. Вместимость 1590 брт. Водоизмещение 4366 т. Потоплен американской подводной лодкой USS SS-233 «Херинг» 1 июня 1944 г, в бухте Двойной о. Матуа (Средние Курильские острова) в точке с координатами 48°00'N 153°00'E.

125. «Hokuo Maru», военный транспорт

Принадлежал Японии. Вместимость 3214 брт. Потоплен американской подводной лодкой USS SS-233 «Херинг» 1 июня 1944 г, в бухте Двойной о. Матуа (Средние Курильские острова) в точке с координатами 48°00'N 153°00'E.

126. «Херинг», подводная лодка

Входила в состав ВМС США. В мае 1943 г. вышла из Перл-Харбора в восьмой боевой поход. В начале июня «Херинг» атаковала в надводном положении и потопила стоявшие на рейде о-ва Матуа, транспорты «Хибури Мару» и «Иваки Мару». В момент атаки лодка была обнаружена японской береговой батареей, открывшей по ней сильный огонь. По докладам японских артиллеристов лодка получила два прямых попадания в рубку и затонула.

ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД

127. «Таллин», пароход

3 октября 1946 г., во время шторма сел на камни у Усть-Камчатска и был разбит волнами. Координаты места гибели: 56°03'N., 162°56'E.

128. «Искра», лесовоз

Типа «Рабочий». Заложен в 1925 г. на Балтийском заводе, спущен в октябре 1926 г., вступил в строй в 1928 г. и вошел в состав Северной главной конторы Совторгфлота. Длина (в метрах): 92,12 м., ширина 13,11 м, осадка 6,27 м. Мощность машины 950 л.с. Грузовместимость 2513 брт.

В 1932 г. передан Балтийской главной конторе Совторгфлота. С июля по октябрь 1935 г. совместно с лесовозом III серии «Ванцетти» совершил сквозной переход по Северному пути из Ленинграда во Владивосток. В 1941 г. вошел в состав Дальневосточного государственного морского пароходства. С 9.08 по 3.09.1945 г. числился в составе ТОФ в качестве транспорта.

Затонул в 1946 г. (по другим данным в 1947 г.) в шторм на Курильских островах (у острова Симушир), на глубине 8-10 м, в месте, с координатами: 47°21'7"N, 152°24'5"E. Обследован водолазами АСС ТОФ 8 июня 1946 г.

129. «Анатолий Серов», грузопассажирский пароход

Построен в Англии в 1926 г. Грузоподъемность 2 100 т. Имел 26 пассажирских мест. Совершал рейсы в южных морях, перевозя партии фруктов. Летом 1938 г. пароход был приобретен для нужд рыбной промышленности СССР. В Англии судно переоборудовали для плавания в северных широтах, усилили набор корпуса. В его трюмы погрузили шесть паровых котлов, предназначенных для установки на «Пищевую индустрию».

31.09.1938 г. капитан М.В. Иванов привел пароход в Мурманск, где он получил имя в честь летчика А.К. Серова, погибшего 11 мая 1939 г. 25.06.1940 г. «Анатолий Серов» завершил капитальный ремонт в Мурманске и отправился на Камчатку по Северному морскому пути в качестве судна сопровождения подводной лодки Щ-423, перегоняемой с базы в Полярном на Тихоокеанский флот. Это плавание стало первым в истории переходом подводной лодки Северным морским путем и показало возможность передислокации подводных сил с баз Северного флота в Тихий океан.

В ноябре 1940 г. «Анатолий Серов» вошел в состав АКОфлота. В годы Великой Отечественной войны он осуществлял грузовые рейсы в США.

В 1943 г. пароход ходил в Сан-Франциско, откуда доставил 300 т авиационного бензина и 1 500 т военного снаряжения (капитан А. И. Дудник, старший механик Н. Б. Домра). В 1945 г. он посетил канадский порт Ванкувер, привезя оттуда в СССР 2 200 т оборонных грузов (капитан М. Е. Зеленский, старший механик Н. Г. Оборотов).

В послевоенные годы пароход продолжал использоваться для грузовых перевозок в рыбной промышленности. С 1954 по 1956 гг. судно прошло капитальный ремонт в китайском порту Шанхай, а в 1957 г. было переоборудовано в плавучую рыбообработывающую базу.

В 1970 г. пароход был выведен из эксплуатации и превращен в центр обучения моряков рыбопромыслового флота.



В настоящее время, по некоторым данным корпус судна лежит на мелководье в бухте Бабия (Петропавловск), опрокинувшись на левый борт.

130. «Свердловск», пароход

Пароход Дальневосточного городского морского пароходства.

14 ноября 1946 г. сел на камни у м. Сумо-саки (о. Шумшу) и был разбит волнами. Позже мыс был назван именем погибшего парохода. Обследован водолазами АСС ТОФ 24 июня 1947 г. Координаты гибели: 50°45'N, 156°21'E.

131. «Дукча», баржа

Принадлежала МВД СССР. Водоизмещение 420 т.

Погибла 6 октября 1947 г. (по другим данным в 1946 г.) в Охотском море в районе полуострова Кони с ценным грузом на борту.

132. «Тверь», пароход

Двухпалубный однотрубный грузопассажирский пароход «Тверь» был построен на Невском судостроительном заводе в Санкт-Петербурге по заказу русского правительства специально для обслуживания камчатских рейсов. Спущен на воду 23.07.1912 г. Длина 87,2, ширина 12,2, осадка 5,2 м, водоизмещение 4 350 т.

В свой первый рейс из Владивостока по западно-камчатской линии отправился 31.05.1913 г.

11 ноября 1917 г. «Тверь» в очередной раз пришла в Авачинскую губу. На ней в Петропавловск прибыло пополнение для местной воинской команды. Значительная часть солдат была настроена пробольшеvistски. Прибытие судна стало своеобразной предтечей гражданского противостояния на полуострове: оно существенно изменило общественную ситуацию в Петропавловске. До этого здесь имелся только один большевик, теперь же возник солдатский комитет, а на его основе — в декабре 1917 г. — городской Совет рабочих и солдатских депутатов.

До 1920 г. «Тверь» регулярно ходила между Владивостоком и Камчаткой, после чего отправилась в Средиземное море, где ее задержали в итальянском порту Триест. В декабре 1921 г. судно продали итальянской фирме. На родину пароход, называвшийся за границей «Соррио», смог вернуться лишь в начале 1926 г. Он получил новое название — «Теодор Нетте» — в честь дипломатического курьера Народного комиссариата иностранных дел СССР, погибшего 5.02.1926 г. при исполнении служебного долга.

Название судна было увековечено в стихотворении В. Маяковского.

В июне 1929 г. «Теодор Нетте» возвратился во Владивосток и продолжил работу по доставке на Камчатку грузов и рабочих, вывозу продукции с действовавших здесь многочисленных рыбокомбинатов.

В 1932 г. был создан Тихоокеанский флот. В его состав из-за недостатка военных кораблей вошли некоторые гражданские пароходы в том числе и «Теодор Нетте». Па-

роход был вооружен шестью пушками и двумя пулеметами и переклассифицирован в минный заградитель. 3.05.1934 г. на нем подняли военно-морской флаг. В состав Тихоокеанского флота вошли также однотипные пароходы «Томск», «Астрахань» и «Эривань», из которых была образована 1-я Морская бригада, базировавшаяся в Приморье.

Во время советско-японской войны 1945 г. корабль участвовал в минных постановках в Японском море.

В 1946 г. изношенный «Теодор Нетте» был разоружен и поставлен в бухте Золотой Рог. В июле 1947 г. корабль совершил свой последний поход в Петропавловск. С 17.07.1947 г. пароход использовался в качестве плавучей казармы и клуба моряков. В 1953 г. он пострадал от пожара и шторма, после чего был исключен из списков флота. Некоторое время использовался в качестве причал аварийно-спасательной службы. В настоящее время остов судна погребен под грунтом в основании одного из причалов Петропавловского морского торгового порта. Фрагменты его корпуса и иллюминатор каюты, в которой некогда пребывал В.В. Маяковский, экспонируются в городском Военно-историческом музее.

133. «Тобол», пароход

Построен в США в 1919 г. Получен СССР по ленд-лизу в 1942 г. Включен в состав Дальневосточного Государственного морского пароходства.

29 июня 1947 г. подошел из Корсаково к рифу Камень Опасности для оказания помощи потерпевшему крушение пароходу «Donna Trinidad». Во время стоянки у рифа был сильным ветром сорван с якорей и выброшен на Камень Опасности чуть южнее маяка. Судно получило пробоины в носовой части и машинном отделении. Кроме того, как установили водолазы, пароход был прижат к останкам японского парохода, от которого остались только днище с упертыми в борт «Тобола» шпангоутами и паровой котел. После недели спасательных работ, проводившихся аварийно-спасательной службой Корсаковской военно-морской базы, «Donna Trinidad» разломало зыбью, а 15 июля разломился пополам и затонул «Тобол».

134. «Генерал Ватугин», сухогруз

Типа «либерти». Построен в 1944 г. в США, на судовой верфи «Richmond Shipyard» фирмы «Permanent Metals Co» в Ричмонде (США). Имел валовую вместимость 7300 р. т и паровую машину в 2500 л. с. Первоначальное название «Jay Cooke». В августе 1944 г. передан СССР по ленд-лизу. Вошел в состав Дальневосточного государственного морского пароходства. В годы Великой Отечественной войны в составе военизированных судов Дальневосточного бассейна производил экспортно-импортные перевозки между тихоокеанскими портами СССР и союзников. С 23.03.1946 г. находился в подчинении Министерства морского флота, 10.03.1947 г. переведен на баланс Балтийского и 19.06.1947 г. вновь Дальневосточного государственных морских пароходств.

23.11.1947 г. прибыл из Южно-Сахалинска в порт Ванино. До 10 декабря в его трюмы были загружены продовольствие, промтовары, дизель-моторы, буровые машины, запчасти, узкоколейные платформы, вагонетки и 3313 тонн взрывчатых веществ — аммонит, динафталит и тол. Весь груз был застрахован в Госстрахе на 43,9 млн.

19 декабря 1947 г. судно, совершая маневр в порту, ударило о кромку льда, загорелось и спустя короткое время взорвалось. Погибло 43 человека экипажа и 18 пассажиров. От взрыва сдетанировали капсулы на пароходе «Выборг», на котором также произошел взрыв и он затонул. В результате взрывов на судах все деревянные склады и постройки Магаданского порта были разрушены, повреждены суда, стоящие в порту. Официальные данные об общем числе погибших разнятся. В одних источниках указана цифра 90, в других — 97, в третьих 111 человек. Точные причины трагедии так и не были установлены. По наиболее распространенной версии взрыв произошел в результате диверсии.

135. «Выборг», грузовой пароход

Типа «либерти». Построен в 1919 г. в США («Western Pipe & Steel Company», Сан-Франциско, США). Длина 125,12 м, ширина 16,55 м, осадка 8,44 м., валовая вместимость 5946,6 р.т. Мощность паровой машины 2332 л.с. До 1928 г. «West Cajoot» до 1937 г. «Golden Bear», до 1942 г. «Kailua». Принадлежал различным судоходным компаниям США.

В июле 1943 г. передан по ленд-лизу Дальневосточному морскому пароходству. В годы Великой Отечественной войны в составе военизированных судов Дальневосточного бассейна производил экспортно-импортные перевозки между тихоокеанскими портами СССР и союзников.

14.11.1947 г. прибыл в Магадан и встал на ближайшем рейде, на расстоянии около 300 м. от берега. В трюмы судна было загружено около 5049 т. груза: техника, приборы, запчасти, стройматериалы, химикаты, а также 200 т. ртути, большое количество серной, азотной, соляной и фосфорной кислот, карбита кальция, мышьяка, хлорной извести и других химикатов и 193 т. взрывсредств: капсулей, детонаторов, бикфордовых шнуров.

19 декабря 1947 г. при разгрузке в порту Нагаево затонул у причала от детонации в трюме взрывчатых веществ. Погибли 13 человек, в том числе капитан П. Плотников.

В 2007-2010 гг. место гибели парохода было обследовано магаданскими аквалангистами. Было определено, что судно сохранилось почти полностью: корма с винторулевой группой, борта, палубы, надстройки, различные судовые механизмы. Наибольшим разрушениям подверглась носовая часть. На поверхность были подняты отдельные предметы: навигационные приборы, основной компас, секстант, выключатель, сливной кран, наружный фонарь и т.п.

136. «Комилес», пароход

В Великую Отечественную войну участник Полярных конвоев: «PQ-5», «PQ-18», «QP-13», «QP-15», «JW-53».

16 сентября 1948 г. сел на камни южной оконечности о-ва Чиринкотан (Харимкотан?) (Курильские о-ва) и полностью разрушен штормом. 20 августа 1949 обследован водолазами АСС ТОФ г. Координаты места гибели: 48°53' N, 153°02' 9"E.

137. «Котлин», пароход

Построен в 1921 г. («John I.Thornycroft & Co Ltd», Вулстон, Саутхэмптон, Великобритания). Полная вместимость 2545 брт (дедвейт 4250 т). Размерения 91 × 13.6 × 6.2 м. ГЭУ котломашинная, 1265 л.с. До 1933 г. «Sir James Bell», до 1935 г. «Aldebaran».

В 1935 г. приобретен СССР и зачислен в состав Балтийского государственного морского пароходства. С 1940 г. входил в состав Мурманского государственного морского пароходства. Во время Великой Отечественной войны выполнял воинские и народнохозяйственные перевозки в Северном бассейне. С 7.05.1942 г. по 16.07.1943 г. числился в составе СФ в качестве транспорта. В декабре 1942 г. — январе 1943 г. в союзном конвое РА-51 совершил рейс с экспортным грузом в Лох-Ю (Великобритания), оттуда через Атлантический океан перешел в США, а затем через Панамский канал - на Дальний Восток.

30 января 1948 г. был затерт льдами и затонул в Тауйской губе, на подходах к бух. Нагаева в месте с координатами: 59°18'N, 150°24'E.

138. «Лок-Батан», танкер

19 января 1949 г. танкер «Лок-Батан» сел на камни южной части м. Хигаси о-ва Маканруш (Пятый Курильский пролив) и затонул на глубине 8 м. Обследован водолазами АСС ТОФ 19 августа 1949 г. Координаты места гибели: 49°47'N, 154°29'5"E.

139. «Ладо Кецховли», пароход

Построен в 1927 г. в Германии.

В феврале 1949 г., следуя из Холмска во Владивосток с грузом бумаги, попал в ураган. Носовые трюмы были залиты, вышел из строя главный двигатель. В спасении участвовали пароходы «Суриков» и «Томск», и фрегат № 10 ТОФ. В условиях шторма и снежных зарядов было снято 41 чел., в том числе и капитан, покинувший гибнущее судно последним. Судно затонуло юго-восточнее острова Монерон.

140. «Пассат», китобойное судно

15 сентября 1949 г., в шторм выскочил на камни о-ва Парамушир и был разбит волнами. Координаты места гибели: 50°10'2"N, 155°35'E.

141. «Ола», товаро-пассажирский пароход

Бывший германский грузовой пароход. Построен в 1920 г. («Bremer Vulkan», Фегезак, Бремен, Германия). Полная вместимость 5135 брт. Размерения (по перпендикулярам) 72,24 × 10,29 × ? м. ГЭУ котломашинная, 106 л. с. До 1933 г. назывался «Vegesack». В 1933 г. приобретен СССР и включен в состав Дальневосточной главной конторы Сов-

торгфлота. Впоследствии вошел в состав Дальневосточного государственного морского пароходства, а в 1939 г. передан Николаевскому-на-Амуре государственному морскому пароходству. С 9.08 по 3.09.1945 г. входил в состав ТОФ в качестве транспорта, доставлял воинские подразделения на Курильские о-ва и Южный Сахалин. В 1945 г. передан Сахалинскому государственному морскому пароходству.

7 августа 1951 г. сел на камни северо-восточной оконечности острова Сахарная голова Шантарского архипелага, переломился на части и был разрушен штормами. Обследован водолазами АСС ТОФ 11 августа 1951 г. Координаты места гибели: 54°58'N, 136°32'E. Глубина - 2-3 м.

142. «Валерий Чкалов», грузовой пароход

Построен в 1943 г. в США. Длина 134 м, ширина 17,5 м, осадка 8,3 м. Передан СССР по ленд-лизу. С 1943 г. по 1967 г. числился в составе Дальневосточного морского пароходства.

5 марта 1951 г., находясь под погрузкой рыбопродуктов на западном побережье Камчатки, отходя от берега во время начавшегося шторма, переломился на две части. Кормовая часть судна была отбуксирована в Петропавловск-Камчатский и впоследствии использована для восстановления в КНР однотипного судна. Носовая осталась на месте. Координаты места гибели: 52°26'N, 156°21'E.

143. «Капитан Чириков», лесовоз

Построен в 1940 г. (по другим данным в 1942 г.) на верфи «Nordseewerke GmbH» в Эмдене для компании Seereederei «Frigga». Грузоподъемность 1700 т. Передан СССР. Носил название «Память Ильича». После передачи Камчатрыбфлоту в 1950 г. был переименован в «Капитан Чириков».

В апреле 1953 г. следуя с путинным грузом в Усть-Камчатск, из-за навигационной ошибки сел на риф в районе мыса Кроноцкого и затонул.

144. СРТ-130, средний рыболовный траулер

Средний дизельный рыболовный траулер типа СРТ-300. Построен в Германской Демократической Республике. Осенью 1954 г. сел на мель и затонул у мыса Лопатка.

145. «Восток», траулер

Паровое рыболовное судно. Построено в 1931 г. в Италии. Водоизмещение 550 т, скорость хода 7 узлов, экипаж 30 человек.

В начале февраля 1938 г. траулер вошел в состав созданной в январе 1936 г. Базы активного опытного лова — родоначальника современных камчатских рыбопромышленных компаний. В годы Великой Отечественной войны моряки траулера неоднократно добивались высоких, нередко рекордных, уловов, снабжая добытой рыбой фронт и тыл воюющей страны.

31 марта 1944 г. рыбаки выловили 120 т рыбы, установив тем самым трудовой рекорд. При этом они «дали твердое слово добиться еще лучших результатов и этим помочь наступлению героической Красной Армии». Траулер успешно работал и после войны.

12 января 1952 г. с «Восток» вышел из бухты Жировой в Петропавловск. Прибытие в порт намечалось на 23 часа. Но на связь судно больше не выходило и в Петропавловск не пришло. Организованные поиски вначале ничего не дали, но спустя несколько дней в бухте Малолагерная и у мыса Изменный нашли некоторые предметы с «Востока», а затем в бухте Раковой обнаружили тело повара Анны Ивановны Твороговой. Больше ничего найти не удалось, а причина гибели «Востока» так и не была установлена. Однако все свидетельствовало о внезапности произошедшего. Вероятнее всего траулер подорвался на не протральной советской mine из заграждений, выставленных на подходе к Петропавловску во время войны, или, на сорванной с якоря и дрейфовавшей японской или американской mine.

146. «Ладога», рефрижератор

Построен в Германии и был оснащен паровой турбиной. В 1925 г. приобретен СССР. В 1939 г. переведен на Дальний Восток и включен в состав Дальневосточного государственного морского пароходства.

19 июля 1952 г. в тумане выскочил на камни м. Станицкого в Авачинской губе, разломился пополам и затонул. Координаты места гибели: широта - 52°53'22"N, 158°39'06"E.

147. «Астрахань», товаро-пассажирский пароход

Товаро-пассажирский пароход типа «Тверь» для плавания в Охотском и Беринговом морях. Корпус стальной трехпалубный с двойным дном и противоледовым поясом по ватерлинии. Механизмы Невского судостроительного и механического завода. Имел две мачты и одну дымовую трубу. 10.08.1911 г. заказан за 737 900 руб. для линий Татарского пролива и Охотско-камчатской. Водоизмещение 3750 т., вместимость 2696 брт/1493 нрт, Грузоподъемность — 1726 т. Размеры: 87,17 × 12,37 × 9,11 /4,57 м. Главные механизмы: 1 вертикальная 3-цилиндровая ПМ тройного расширения, 2 цилиндрических котла. Мощность 1450 инл. л.с./176 нар. л.с.

18.11.1913 г. отправился из Петербурга в Одессу, совершил несколько рейсов по Черному и Средиземному морям. 07.05.1914 г. прибыл во Владивосток и был приписан к Владивостокскому торговому порту под № 146. Вскоре вышел из Владивостока в первый рейс по Татарскому проливу. После начала Первой мировой войны поддерживал сообщение между портами Татарского пролива, Охотского моря и Камчатки. К моменту создания в январе 1922 г. советского Добровольного флота стоял в Шанхае, арестованный за долги, и считался собственностью Дальневосточной республики.

22.06.1923 г. вернулся во Владивосток из Шанхая и затем эксплуатировался в числе судов советского Добровольного флота с припиской к Владивостокскому торговому порту под № 97. В 1923 г. использовался на заграничных линиях для транспортировки



экспортных грузов. В 1924 г. сдан в аренду Охотско-Камчатскому АО для доставки товаров в порты Охотского побережья. 03.06.1925 г. в связи с прекращением деятельности Добровольного флота вошел в число судов Дальневосточной главной конторы АО «Со-вторгфлот».

20.12.1933 г. Товаро-пассажирский пароход «Астрахань» был передан ВМС РККА для усиления Морских сил Дальнего Востока. В июне 1934 г. закончил переоборудование в минный заградитель на Судоремонтном заводе во Владивостоке, после чего получил на вооружение 2 — 102-мм пушки и 5 пулеметов. Мог принимать в трюмы до 550 мин. Вначале входил в состав 1-ой морской бригады (бригады заграждения и траления), а позднее — в состав охраны водного района Главной базы Тихоокеанского флота. 16.08.1939 г. включен в состав СевероТихоокеанской флотилии с базированием на Петропавловск-Камчатский, а 19.04.1940 г. — в состав Совгаванской военно-морской базы.

После начала Великой Отечественной войны в июле 1941 г. производил постановку оборонительных заграждений в районе Советской Гавани (всего выставил 1420 мин). Во время советско-японской войны в августе 1945 г. снова ставил заграждение в Татарском проливе (465 мин), а также высаживал войска в Маока на Сахалине. 20.12.1950 г. пере-классифицирован в плавучую казарму с присвоением литерно-цифрового обозначения «ПКЗ-33». 20.04.1956 г. исключен из списка судов флота и вскоре переформирован в плавучий причал. Затем корпус без надстроек был посажен на грунт в Петропавловске-Камчатском и в таком виде находился до начала 1990-х гг.

Иностранные суда

148. «Дона-Тринидат», пароход

Принадлежал Филиппинам. Водоизмещение 4500 т. В 1947 г. сел на рифы о-ва Камень Опасности и затонул на глубине 3 метров. 2 июля 1947 г. обследован водолазами АСС ТОФ.



ЯПОНСКОЕ МОРЕ

ДРЕВНИЙ ПЕРИОД — СРЕДНЕВЕКОВЬЕ

1. Остатки культурного слоя

В разные годы подводниками, нырявшими в районе мелководной косы одиноко стоящей скалы Кекур Колонна находились «остатки от горшков, плошек и прочего бытового, а скорее всего молитвенного инвентаря наших «пращуров», живших здесь «в эпоху ракушечных куч» (VI—VIII в.в.)». По некоторым сведениям, в этом месте в древности располагался священный молитвенный камень.

2. Остатки культурного слоя

Выявлены на берегу бухты Сивучьей. Зафиксированы фрагменты керамики Янковской археологической культуры раннего железного века (IX—V веках до н. э.). Здесь же было раскопано небольшое бохайское жилище. Координаты: 42°27'53"N, 130°47'58"E.

3. Остатки культурного слоя

На острове Сибирякова в бухте Юго-западной был обнаружен культурный слой Бойсманской неолитической культуры (лепная керамика с веревочным орнаментом, каменные орудия, остатки очага). Так же здесь была найдена керамика Янковской археологической культуры раннего железного века и бохайская станковая керамика. Несомненно, бухта использовалась средневековыми мореходами большую часть года.

4. Остатки культурного слоя (?)

На территории Дальневосточного морского биосферного заповедника ДВО РАН (ДВГМЗ) по берегам в бухте Западная (залив Петра Великого) были зафиксированы выбросы фрагментов бохайских керамических станковых сероглиняных сосудов.

5. Остатки культурного слоя (?)

На юго-западной оконечности острова Сибирякова в бухте Западная, на террасах были обнаружены фрагменты средневековой станковой керамики. На западном берегу острова находится обширная лагуна с удобной якорной стоянкой. Здесь местными жите-

лями (Чекалов В.В., Рябухин Н.В.) была найдена каменная плита в форме трапеции размерами 46x32см и толщиной 17-18см с вертикальной колонкой из четырех иероглифов китайского языка, выбитых острым инструментом. Лингвистом А.М. Певновым они были переведены как: «Храм спасения души», «Пагода спасения мира». Вероятно, возле стелы находилось молитвенное место, где моряки благодарили духов моря за благополучное прохождение ими опасных участков морского пути.

6. Якорная стоянка (?)

У мыса Фальшивый (скала Бутакова) под водой на глубине 6-10 метров часто находили остатки каменных и железных якорей различных размеров и форм. Вероятно, в этом месте существовала якорная стоянка.

7. Якорная стоянка (?)

Зафиксирована на территории Дальневосточного морского биосферного заповедника ДВО РАН (ДВГМЗ) в бухте Сивучья, около острова Фуругельма. В этом месте, по сведениям дальневосточных дайверов, в разное время находили якоря разных форм и народов — от каменных до железных.

8. Якорная стоянка (?)

Зафиксирована на территории Дальневосточного морского биосферного заповедника ДВО РАН (ДВГМЗ) в бухте Калевала. В этом месте, по сведениям дальневосточных дайверов, в разное время находили якоря разных форм и народов — от каменных до железных.

9. Якорная стоянка (?)

Выявлена на территории Дальневосточного морского биосферного заповедника ДВО РАН (ДВГМЗ) в бухте Спасения. В этом месте, по сведениям дальневосточных дайверов, в разное время находили якоря разных форм и народов — от каменных до железных.

10. Якорная стоянка (?)

Зафиксирована на территории Дальневосточного морского биосферного заповедника ДВО РАН (ДВГМЗ) в бухте Витязь. В этом месте, по сведениям дальневосточных дайверов, в разное время находили якоря разных форм и народов — от каменных до железных.

11. Якорная стоянка (?)

Около острова Антипенко (залив Славянский), в разное время, дальневосточными дайверами были обнаружены остатки якорей разного времени, в том числе «каменные якоря с остатками древесины от штока». По мнению исследователей в этом месте могла находиться древняя якорная стоянка или место укрытия судов.

12. Якорная стоянка (?)

Около острова Сибирякова (залив Славянский), в разное время, дальневосточными дайверами были обнаружены остатки якорей разного времени, в том числе «каменные якоря с остатками древесины от штока». По мнению исследователей в этом месте могла находиться древняя якорная стоянка или место укрытия судов.

НОВОЕ ВРЕМЯ

13. «Байкал», военный транспорт

Построен в 1848 г. в Гельсингфорсе (Финляндия). Водоизмещение около 500 т, (по другим данным — 250 т.) длина 28,5, ширина 7,5, осадка 3,8 м. Вооружение — шесть орудий.

В 1849 г. судно под командованием капитан-лейтенанта Г.И. Невельского совершило переход на Камчатку. На путь из Кронштадта мимо мыса Горн он затратил восемь месяцев и двадцать три дня. Быстрее с Балтики на Камчатку до этого ходил лишь шлюп «Камчатка» под командованием капитана 2-го ранга В.М. Головнина (за восемь месяцев и восемь дней). В этом же году экипаж транспорта обследовал северное побережье Сахалина, открыл пролив между ним и материком, доказав тем самым его островное положение. Затем, исследовал устье Амура подтвердив его судоходность и положив начало освоению этого края русскими людьми.

В 1850—1851 гг. транспорт участвовал в Амурской экспедиции, основав первый русский военный пост в Приамурье — селенье Петровское. В 1853 г. «Байкал» исследовал пролив, получивший имя капитана Г.И. Невельского. В последующем он продолжал нести службу на Тихом океане. Весной 1855 г. транспорт принимал участие в эвакуации имущества и гарнизона Петропавловского порта в Амурский лиман.

В 1860 г. его исключили из списков флота и переделали в плавучий склад — блокшив. К исходу 1860 г. транспорт «по ветхости и гнилости» был признан негодным к плаванию и исключен из состава судов Сибирской флотилии с переоборудованием в блокшив.

В марте 1871 г. стоя у берега во Владивостоке транспорт затонул. После его осмотра подъем признали нецелесообразным, ограничившись снятием части оборудования. Предполагаемое место затопления — бухта Золотой Рог, береговая черта напротив памятника адмиралу Г.И. Невельскому.

14. «Восток», парусно-паровая шхуна

Двухмачтовое судно с железным корпусом водоизмещением около 300 т (по другим данным 210 т.), длиной 32,3, шириной 7 и осадкой 2,8 м. Было снабжено паровой машиной мощностью 120 л. с., вращавшей гребной винт. Построено в 1851 г. в Англии для фруктовой торговли в Средиземном море и первоначально называлась «Бесстрашная». В 1852 г. шхуна была куплена адмиралом Е.В. Путятиным у фирмы «Марк Виваль

и К^о» за 21 тыс. рублей серебром для посылной службы. «Восток» стал первым русским паровым судном на Дальнем Востоке. В 1852 г. под руководством лейтенанта В.А. Римского-Корсакова, назначенного первым командиром, ее переоборудовали в военный корабль, несший четыре пушки малого калибра. Вместе с фрегатом «Паллада» в 1853 г. «Восток» перешел из Портсмута (США) вокруг мыса Доброй Надежды в Нагасаки. В этом же году он первым прошел в устье Амура с юга, совершив сквозное плавание через Татарский пролив. В 1855 г. этот неизвестный противнику фарватер использовал для эвакуации гарнизона Петропавловска камчатский военный губернатор В.С. Завойко.

В 1857 г. шхуна ходила на Камчатку из Аяна. Летом 1861 г. «Восток» доставил из Николаевска-на-Амуре в Петропавловск назначенного новым главой Петропавловского округа капитан-лейтенанта Н.К. Сутковского. В 1860—1870-х гг. судно активно использовалось для выполнения гидрографических работ в дальневосточных морях.

В разные годы на этом старейшем русском дальневосточном военном судне пребывали выдающиеся деятели, внесшие вклад в открытие и освоение края: генерал-губернатор Восточной Сибири Н.Н. Муравьев, дипломат адмирал Е.В. Путятин, начальник Амурской экспедиции контр-адмирал Г.И. Невельской, писатель И.А. Гончаров, губернатор Приморской области П.В. Казакевич и другие. Последние годы своей жизни шхуна входила в состав Отдельной съемки Восточного океана и занималась гидрографическими изысканиями.

28 июля 1883 г. при исследовании грунта в районе острова Редклиф (ныне о. Стенина) в 11 часов утра шхуна наткнулась на риф у северной оконечности острова и получила пробоину. Сойти с рифа судно не смогло ни своими силами, ни с помощью подошедших судов. При усиливавшемся ветре шхуна затонула. Исключена из списков флота 6 февраля 1884 г.

Поиск шхуны «Восток» производился в 1960-х гг. группой аквалангистов П.А. Курилова и Г.П. Костина, и был продолжен в 1980-х гг. подводниками Владивостокского клуба ДОСААФ, 178-го завода и Славянки. На месте гибели были подняты элементы конструкций железного корпуса, но идентифицировать их принадлежность шхуне «Восток» не представляется возможным. Осталась не найденной паровая машина шхуны — технический раритет первой половины XIX века.

15. «Паллада», фрегат

Построен в 1833 г. Водоизмещение 2089,6 т, скорость 12 уз, вооружение 52 орудия. Судно русской дипломатической миссии адмирала Путятина.

В 1856 г. был затоплен в бухте Константиновской Императорской гавани (ныне бухта Постовая в Советской Гавани, в черте пос. Заветы Ильича) во избежание захвата англо-французским флотом во время восточной войны. В последующие годы, для русских кораблей, посещающих Императорскую гавань, стало традицией спускать водолазов на фрегат. Первым это сделал клипер «Джигит» в 1885 г. Тремя годами позже, экипаж кор-

вета «Витязь» составил отчет о состоянии фрегата, установив, что «Паллада» лежит на правом борту, твердом грунте, носом к береговой черте и в 37 саженьях от нее. В 1914 г. очередное освидетельствование показало погружение правого борта фрегата в грунт на шесть метров, а в 1923 г. ледокол «Красный октябрь» поднял один из якорей фрегата и доставил его во Владивосток. В 1940 г. Дальневосточной партией ЭПРОН был составлен проект подъема фрегата, но начавшаяся война помешала его осуществить.

С развитием легководолазного дела фрегат «подвергся нашествию» любителей старины — из частей его корпуса изготавливали сувениры. В 1950-е гг. в бухте Постовой было дислоцировано соединение подводных лодок ТОФ, а непосредственно над останками фрегата установили судно-отопитель. Отходами с этого судна легендарная «Паллада» была завалена, погрузившись правым бортом по диаметральной плоскости в грязь, ил и шлак.

В 1989 г. Всесоюзной экспедицией «Паллада-89» (рук. Ю. Прокопьев) и приморским краевым клубом подводного поиска «Восток» (рук. С. Бевз) были произведены работы по обследованию фрегата и его частичной расчистке. В последующие годы планировалось поднять и музеефицировать судно. Однако начавшаяся «перестройка» и экономические трудности в стране не позволили осуществить эти идеи.

16. «Сивуч», пароход

3 октября 1893 г. сел на камни в 112 милях от Императорской Гавани и затонул.

17. «Владимир», пароход

Судно пароходной компании М.Г. Шевелева «Шевелев и К^о», основанной в 1880 г. Работал на линии Владивосток - Гензан - Фузан - Нагасаки - Чифу - Шанхай.

21 июня 1897 г., следуя с грузом из Владивостока в Посьет потерпел аварию у мыса Гамова. Нос парохода оказался на берегу, у отвесной скалы, под кормой же оказалось 5 саженьей глубины. Пароход получил пробоины в носовом трюме, а затем и в машинном отделении. Прибывшие на помощь в последующие дни ледокол «Надежный», крейсер «Дмитрий Донской», канонерская лодка «Отважный» и транспорт «Камчадал» оказать существенной помощи не смогли и только сняли пассажиров, команду и наиболее ценный судовой инвентарь. В вахтенном журнале «Камчадала» от 24.07.1897 г. отмечено, что: «...«Владимир» стоял на камнях в 1/3 мили к НО от мыса Гамова..., пришла шлюпка, с которой сообщили, что машинное отделение парохода залито водой...».

Останки парохода были обнаружены 1996 г. группой дальневосточных аквалангистов — членов краевого клуба подводного поиска «Восток» во главе с В. Трубниковым. Были найдены 3-х цилиндровая паровая машина на литой станине и вспомогательные механизмы, остатки кормовой части судна, 4-х лопастный винт на валу, запасной винт, перо руля длиной около 7 м., якорь-цепь с адмиралтейским якорем и др.

Летом 1997 г. на место гибели «Владимира» на парусно-моторной яхте «Командор» побывала экспедиция под вымпелом «Общества изучения Амурского края», выполнившая картографирование останков парохода и снявшая видеофильм.

18. «Владивосток», пароход

Бывший недостроенный английский товаро-пассажирский пароход без наименования. Размеры: 68,58 × 8,81 × 5,06 / 4,88 м. Водоизмещение 1898 т. Грузоподъемность 700 т (по другим данным — 1000 т), осадка с грузом 3,7 м. Вместимость 1096 брт / 824 нрт. Корпус железный однопалубный. Механизмы фирмы «Lobnitz, Coulbom & Co» (1 вертикальная 2-х. цилиндрическая ПМ двойного расширения 2 цилиндрических котла). Имел две мачты и одну дымовую трубу. Мощность машины 800 инд. л. с. / 135 нар. л. с, позволяла развивать пароходу скорость до 12 узлов.

25.01.1880 г. куплен в Глазго у фирмы-строителя за 25 500 фунтов стерлингов для перевозки в Николаевск-на-Амуре грузов, доставляемых во Владивосток глубокосидящими пароходами Добровольного флота. 23.03.1880 г. пришел в Одессу из Англии, но приписку получил к Петербургскому торговому порту под № 116.

05.04.1880 г. отправился из Одессы на Дальний Восток с 532 т различного груза и 17.06.1880 г. прибыл в Николаевск-на-Амуре. В конце 1880-х гг. совершал за навигацию между Камчаткой и портами Приморской области, в состав которой входил Петропавловский округ, два рейса, называвшихся «срочными». Маршруты его плаваний предусматривали заходы в Петропавловск. 14.11.1880 г. пароход был принят во временное пользование Морским ведомством в связи с обострением отношений с Китаем и затем как плавучий госпиталь включен в состав отряда судов Тихого океана. 15.01.1881 г. возвращен Добровольному флоту. После этого выполнил одиночный рейс в Одессу за товарами московских купцов. Затем плавал в теплое время года по каботажной линии между Владивостоком и Николаевском-на-Амуре, а в зимний период — между японскими и китайскими портами.

Зимой 1885—1886 гг. в Одессе на пароходе были установлены новые котлы производства Товарищества Беллино-Фендерих. С 1886 г. стал также поддерживать субсидируемое правительством регулярное сообщение между Владивостоком и портами Камчатки и Охотского моря. В мае 1887 г. оказывал помощь пароходу «Кострома», разбившемуся у берегов Сахалина. В ноябре 1889 г. занимался поисками пропавшей шхуны «Крейсерок». Весной 1891 г. с цесаревичем Николаем совершил плавание по портам Китая и Японии.

4 июня 1893 г. из-за ошибки в счислении «Владивосток» выскочил в тумане на камни у мыса Святой Николай в 20 милях южнее Императорской Гавани в рейсе Владивосток — Николаевск-на-Амуре с 656 пассажирами и 508 т груза. В тот же день оставлен командой, при этом все люди спаслись. 06.06.1893 г. — 07.06.1893 г. получил сильные повреждения во время шторма и опрокинулся на правый борт. Разгрузка парохода велась до 01.07.1893 г., после чего все работы были прекращены. 05.10.1893 г. переломился на две части и затонул. В 1897 г. остатки корпуса за 1000 руб. проданы на слом японской фирме.

19. «Император Александр II», бриг

Китобойное судно. Построено в Германии на верфи «Ottman» в 1852 г. Длина 27 м., регистровый тоннаж 193 т. Корпус судна был обшит дубовыми досками, наружная подводная часть — листами из меди. На корабле размещалось 15 жилых помещений. Долгое

время ходило на промысел в Атлантическом океане. Прошло капитальный ремонт в 1863 году. Приобретено Фридольфом Геком на ссуду, предоставленную Удельным ведомством России при условии доставки финляндских переселенцев к берегам Тихого океана в гавань Находку. По воспоминаниям российских современников, судно на тот момент представляло собой «деревянный ящик с очертаниями едва похожими на корабль».

26.11.1868 г. «Император Александр II» с 50 переселенцами на борту отправился из Бремерхафена в кругосветное плавание к Тихому океану до гавани Находки, которую достиг в конце августа 1869 г. 1.09.1869 г. переселенцы вышли на берег залива Стрелок, где основали своё поселение.

В течение нескольких лет под командованием Фридольфа Гека судно ходило в Охотское море для занятия китобойным промыслом. После ликвидации фактории в гавани Находка в 1871 г. бриг «Император Александр II» был передан финскими переселенцами во главе с Фридольфом Геком государству в счёт погашения невыплаченной ссуды. 22.05.1873 г. судно было зачислено в состав Сибирской флотилии (с портом приписки в Николаевске) под новым названием «Курил». 28 августа 1876 г. бриг «Курил» был исключён из списка судов флота. Последним местом стоянки судна стал полуостров Шкота во Владивостоке, где оно простояло до начала 1900-х гг. Предположительно там же и затонуло от ветхости.

20. Миноносец № 208, 1904 г.

С целью блокирования действий владивостокских крейсеров, японский флот минировал подходы к Владивостоку. Утром, 4(17) июля 1904 года, миноносцы №№ 202, 208, 210, 211 и 209, вышли в залив Петра Великого, для осмотра бухт и островов. В 8 час. 18 мин. «208-й» подорвался кормой на mine. Переборка машинного отделения некоторое время держала воду, удалось снять только пулемет, а спасением команды занялись шлюпки, подошедшие с других кораблей. Через восемь-девять минут, «208-й» затонул, встав на корму. На месте гибели миноносца (пеленг на маяк о-ва Скрыплева NO 38°, дистанция — 1,5 мили) был поставлен красный буюк, после чего отряд вернулся во Владивосток. В том же, 1904 г. предпринимались безуспешные попытки подъема миноносца, и ограничились снятием орудий. В дальнейшем к вопросу о подъеме миноносца не возвращались. В начале 1930-х годов ЭПРОНом были «...приняты меры по установлению точного места, миноносца, затонувшего против Русского острова», закончившиеся, вероятно безрезультатно.

В 1987—1990 гг. аквалангистами Владивостокского клуба ДОСААФ и Клубом подводного поиска «Восток» были предприняты попытки поиска миноносца, но также безуспешно. И только летом 2011 г. останки корабля были обнаружены дайвером Р.А. Фадеевым.

21. «Принцесса Луиза», пароход

По данным Ю. Ведерникова пароход «Принцесса Луиза», водоизмещением 4500 т.,

затонул у м. Петра (в тексте неразборчиво) острова Русский в 1905 г. на глубине семи - восьми саженей.

22. «Изумруд», бронепалубный крейсер 2 ранга

Типа «Жемчуг». Проект был разработан специалистами Невского судостроительного и механического завода на основе чертежей крейсера «Новик», построенного немецкой фирмой «Шихау». Постройка велась в рамках судостроительной программы от 1898 г. «для нужд Дальнего Востока».

Заложен на стапелях Невского судостроительного завода 1 июня 1902 г. Длина — 105,99 м, ширина — 12,8 м, осадка — 5,33 м. Водоизмещение: 3 130 тонн. Силовая установка: 3 вертикальные паровые машины тройного расширения, 16 котлов, 3 винта, 17 000 л.с. Экипаж: 354 человека. Вооружение: 8х1 120-мм и 4х1 47-мм орудия, 6х1 7,62-мм пулемета, 3 457-мм надводных торпедных аппарата.

Принимал участие в Цусимском сражении Русско-японской войны в составе Второй Тихоокеанской эскадры (командир — капитан 2-го ранга В.Н. Ферзен). После сражения, отказался сдаться, вырвался из окружения японских кораблей и направился во Владивосток. При заходе в залив Владимира сел на камни рифа Орехова и по приказу капитана 19 мая 1905 г., чтобы не достаться противнику, который мог преследовать крейсер, был взорван командой. Полтора месяца спустя, 13 июля, бухту посетил японский крейсер «Ниссин». Японцы обследовали «Изумруд», установили его полную боевую непригодность и удалились.

В 1981 г. останки крейсера были обнаружены подводниками клуба «Горгона», а в 1988 г. дальнегорскими аквалангистами и членами приморского краевого клуба «Восток». С места гибели корабля были подняты 120 мм орудие главного калибра, куски якоря, государственного герба, остатки корабельной рынды, щит малокалиберной пушки, латунное кольцо орудийного барбета и другие предметы. Находки были переданы в музей КТОФ. По словам подводников, от крейсера уцелели днищевая часть, куски брони и части вооружения. В 2003 г. место гибели корабля осмотрела группа аквалангистов под руководством А.Г. Шпатака. От крейсера осталось около 50-60 м. днища и отдельные артефакты, разбросанные на значительном расстоянии.

23. «Варягин», пароход

Осенью 1906 г. «Товарищество пароходных предприятий на Дальнем Востоке» (более известное как «Пароходство прапорщиков»), арендовало у владивостокского купца А.С. Варягина пароход «Варягин», намереваясь использовать его на каботажных линиях Приморья.

Утром 7 октября 1906 г., судно, приняв 13 пассажиров первого класса, 210 пассажиров третьего класса и разнообразный груз вышло в рейс по Приморскому краю. Обогнув м. Басаргина, судно шло в миле от берега и миновав створ Трех камней с горой Варгли, лег курсом на б. Ханькоудза (ныне - б. Суходол). Следуя последним

курсом «Варягин» подорвался, как выяснилось позже, на русской mine времен прошедшей войны, и мгновенно затонул. Шлюпки спустить не успели, и из почти 300 человек спаслось не более 15-ти, в том числе и капитан судна Овчинников. В перечне утраченного при гибели имущества упоминалось особо ценный груз и 60 000 рублей золотом (второй позицией перечня утраченного), следовавших в сопровождении чиновника и охраны.

В последующие годы Овчинниковым была организована судоподъемная экспедиция. Работая на глубине 13 сажен (около 26 м.), водолазы подняли часть груза. Пароход был сильно замыт песком, а начавшиеся осенние шторма заставили перенести работы на следующий год. Последовавшие затем войны и смены властей вынудили отложить дело на неопределенное время.

По некоторым, непроверенным данным, в 1990-е гг. было организовано несколько поисковых экспедиций в этом районе и, якобы, пароход был обнаружен, но каких-либо документальных подтверждений этому не обнаружено. Однако, есть сведения, что летом 2015 г. «Варягин» был найден поисковой экспедицией под руководством Б.П. Левашко в сильно разрушенном состоянии.

24. «Князь Горчаков», пароход

Грузовой пароход «Князь Горчаков» Северного пароходного общества, следуя из Одессы на Владивосток, 18 мая 1906 г., подорвался на японской mine носовой частью корпуса в районе трюма. Из-за размеров пробоины попытка откачать воду успеха не имела, и через некоторое время судно погрузилось носом по верхнюю кромку форштевня. Столб дыма от взрыва судна был замечен наблюдательным постом на о-ве Аскольд, сообщившим во Владивосток — «неизвестный пароход шедший около м. Гамова, взорвался на mine на SW 85 град. от Аскольда». Погибших среди экипажа не было.

Считается, что пароход затонул на линии между островами Стенина и Аскольд. Сведений о перевозимом грузе не обнаружено, хотя иск Морскому ведомству от Страхового товарищества «Саламандра» составлял серьезную сумму — 1 465 529 руб. 71 коп.

25. «Муки», парусное судно

Погибло 6 сентября 1906 г. у мыса Страшного бухты Терней (ныне Серебрянка).

26. «Трувор», пароход

До 1906 г. принадлежало Морскому ведомству и носило имя «Тунгчао». Затем было передано «Пароходству прапорщиков» и получило название «Днепр». В 1909 г. был выкуплен графом Кейзерлингом и переименован в «Трувор».

По некоторым сведениям пароход погиб в 1911 г. на побережье Приморья. По данным же Отчета начальника Дальневосточной партии ЭПРОН, пароход «Трувор», водоизмещением 2000—3000 т., затонул в 1917 г. у мыса Поворотный.



Иностранные суда

27. «Лютеция-Виктория», пароход

Принадлежал Италии.

Погиб в 1906 г. По сообщениям газеты «Дальний Восток», «...итальянский пароход «Лютеция-Виктория», шедший из Чифу потерпел крушение у SW-ой оконечности м. Вятлина о-ва Русский. Жертв нет. Пароход налетел носовой оконечностью на утес, и сел всем корпусом на плитняк, весь груз под водой... «Лютеция-Виктория» застрахована на 80 тыс. иен, груз тоже застрахован...». В 2014 г. пароход был обследован дайверской группой И.Р. Неупокоева обнаружившей останки корпуса и паровой машины.

28. «Риорюши-Мару», шхуна

Принадлежала Японии. Водоизмещение 57 т. Затонула в октябре 1906 г. на зюйд-вест от мыса Низменного залива Ольга.

НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

29. «Восток», пароход

Водоизмещение 2500 т. По данным «Отчета начальника Дальневосточной партии ЭПРОН» пароход погиб в 1922 г. у мыса Гамова.

30. «Горностай», моторный катер

Принадлежал торговому порту. При оставлении Белыми частями в 1922 г. Приморского края, неисправный «Горностай» покидал Владивосток, был взят на буксир пароходом «Свирь». Недалеко от острова Моисеева в заливе Петра Великого, катер был оставлен и позже выброшен на камни этого острова.

31. Не идентифицированное судно

Тип, национальная принадлежность и время гибели не известны. Останки деревянного судна найдены в бухте Табунной у маленького островка Бычий (расположен в 7 кбт к NNE от юго-западного входного мыса бухты Табунная и в 0,5 кбт от берега).

Иностранные суда

32. «Отака-Мару», пароход

Принадлежал Японии. Затонул в 1925 г. во время шторма наскочил на рифы мыса Житкова (залив Петра Великого) и затонул. В том же году был частично разобран. Осталась часть корпуса, находящаяся под водой.

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА

33. М-49, малая торпедная подводная лодка

Типа М XII серии. Заложена 26.07.1937 под строительным (стапельным) номером «С-248» и под обозначением М-57 в Горьком на заводе № 112 (Судостроительный завод «Красное Сормово»). В 1938 году в разобранном виде (секциями) перевезена по железной дороге в Николаев на завод № 198 (Судостроительный завод имени Андрэ Марти) и 25.01.1939 спущена на воду реки Буг. Приёмный акт подписан 27.07.1939, лодка вступила в строй и вошла в состав Черноморского флота 03.08.1939. 27.10.1939 официально перечислена в состав ТОФ, осенью 1939 года в разобранном виде (секциями) перевезена по железной дороге во Владивосток, где вновь собрана на заводе № 202 (Дальзавод имени К.Е. Ворошилова) и 15.11.1939 вошла в состав подводных сил ТОФ. 27.10.1939 получила обозначение М-49. 15 или 16.08.1941 (точная дата не установлена) погибла в заливе Посъет Японского моря в районе Владивостока, в точке с условными координатами 42°08'N, 131°38'E. на советскойmine. 06.10.1941 официально исключена из состава Советского ВМФ. Вместе с лодкой погибло 22 моряка-тихоокеанца.

В 1990-х годах члены Клуба подводного поиска «Восток» из Владивостока пытались обнаружить подводную лодку на дне залива Посъет, но безуспешно.

34. М-63, малая торпедная подводная лодка

Типа М XII серии. Заложена 20.01.1938 под строительным (стапельным) номером «С-254» и под обозначением М-63 в Горьком на заводе № 112 (Судостроительный завод «Красное Сормово»). 05.10.1939 спущена на воду реки Волга. В период с 15.11.1939 по 31.08.1940 (по другим данным с 05.11.1939 по 21.09.1940) носила обозначение М-60, затем временно — М-48. Весной 1940 года переведена по внутренним водным путям в Ленинград. Приёмный акт подписан 31.07.1940, лодка официально включена в состав Краснознамённого Балтийского флота 31.08.1940. 21.09.1940 официально перечислена в состав ТОФ, осенью 1940 года в разобранном виде (секциями) перевезена по железной дороге во Владивосток, где вновь собрана на заводе № 202 (Дальзавод имени К.Е. Ворошилова) и 21.12.1940 вновь как М-63 вошла в состав подводных сил ТОФ. В период 10-17.08.1941 (точная дата не установлена) погибла в заливе Посъет Японского моря в районе Владивостока, в точке с условными координатами 42°10'N., 132°27'E на советскойmine. 06.10.1941 официально исключена из состава Советского ВМФ.

В 1990-х годах члены Клуба подводного поиска «Восток» из Владивостока пытались обнаружить подводную лодку на дне залива Посъет, но безуспешно.

35. «Республика», спасательный буксир

Принадлежал Владивостокскому торговому порту Дальневосточного Государственного морского пароходства. 4 декабря 1941 г. столкнулся с буксируемым им пароходом «Оха» (по другим источникам - «Ола»). От полученной пробоины в левом борту, перевернулся

и затонул в 25 милях к югу от острова Аскольд. Погибло 3 человека, в том числе капитан судна - по различным данным П.Е. Бурчик или Г.А. Лещетный.

36. «Тунгус», краболов

Грузовой пароход типа «Лейк». Построен в США в 1919-1920 гг. Первоначальное название «Лейк Элва». Грузоподъемность 3 100 т, вместимость 4159 брт, длина 77,3 м, ширина 13,3 м, осадка 8,6 м. На судне стояла паровая машина мощностью 1 500 л.с. Приобретено Акционерным Камчатским обществом (АКО) в конце 1920-х гг. В 1931 г. передан владивостокскому Крабтресту и переоборудован в плавучий консервный завод.

Подорвался на советском оборонительном минном заграждении 27 июля 1941 г. и затонул в Японском море в районе м. Поворотный на глубине 120 м. Вместе с судном погибло 22 моряка.

37. «Казак Поярков», портовый ледокол

Построен в 1916 г. Ледокол Дальневосточного государственного морского пароходства Народного комиссариата морского флота СССР (ДГМП). Водоизмещение 679 т.

Подорвался на mine 25 июля 1941 г. в районе мыса Южного, бухты Ольга. Затонул за полторы-две минуты. Погибло 30 членов экипажа, спаслось 15.

38. Т-28 «Камбала», рыболовный траулер

До 1907 г. - «Othello», до 12.07.1916 г. — «Avispa», до 1920 г. — «Т-28», до 1935 г. - Т-28 «Камбала».

Бывший английский рыболовный траулер. Построен в 1901 г. («Cook, Welton & Gemmel», Беверли, Великобритания). Водоизмещение 430 т (полная вместимость 241 брт). Размерения 38.5 × 6.55 × 3.5 м. ГЭУ котломашинная, 500 л.с. Скорость 10 узлов.

В 1907 г. продан испанскому владельцу. 12.07.1916 г. приобретен Морведом России и включен в состав флотилии Северного Ледовитого океана в качестве тральщика. 17.02.1918 г. перешел на сторону Советской власти. В августе 1918 г. захвачен белогвардейцами и продан частному владельцу. В 1920 г. национализирован и передан Архобластьрыбе для использования в качестве рыболовного траулера.

21 октября 1941 г. погиб от ударов германской авиации у о. Олений в губе Рында. Капитан С.Д. Копытов и экипаж были спасены. По некоторым данным траулер был поднят, поскольку с 10.11.1941 г. до 17.03.1942 г. он числился в составе СФ в качестве отопителя.

39. «Архангельск», пароход

Построен в 1929 г. в Англии. Дейдвейт 4,5 тыс. т. Род двигателя паровая машина.

30.09.1943 г. пароход «Архангельск» под командованием капитана Г. Г. Ермилова в составе конвоя ВА-18 вышел из пролива Вилькицкого. Только успел пройти несколько часов по новому курсу, как был атакован подводной лодкой. Выпущенная торпеда попала в район второго трюма парохода.

Ни торпеды, ни ее следа никто не заметил. Это произошло в нескольких десятках миль от острова Русского около полудня 30 сентября.

«Несмотря на осень в Арктике, — рассказывает бывший юнга парохода «Сергей Киров» А.Н. Шляпников, — на камбузе, где я работал, помогая повару, было жарко, и я решил подышать свежим воздухом. Подошел к открытой двери, которая выходила на кормовую палубу средней надстройки. Погода была штормовая. С правого борта около мили от нас шел пароход «Архангельск». Хорошо было видно, как он то зарывался глубоко в воду, то поднимался над водой, оголяя свое стальное могучее тело. Любуясь им, я неожиданно вздрогнул от глухого взрыва. Пароход «Архангельск» как бы замер на миг, а затем под углом 30-35 градусов с вращающимся винтом пошел под воду. Я не мог сообразить, в чем дело, все произошло неожиданно, мгновенно».

Пароход затонул в течении пяти минут. Из 42 членов экипажа удалось спастись только 27, в том числе и капитану Г.Г. Ермилову.

Командир конвоя В.В. Похмельнов своевременно не доложил командиру Северного отряда о гибели «Архангельска». Он посчитал, что пароход погиб, наскочив на мину и лишь дал указание конвою обогнуть район предполагаемого минного поля. На самом же деле конвой подвергся нападению группы подводных лодок противника — «волчьей стаи», как немцы называли соединение из нескольких подводных лодок. Оторваться от этой «стаи», имевшей преимущество в скорости, конвою ВА-18 не удалось.

40. «Трансбалт», грузовой пароход

Построен в 1899 г. в Германии на Гамбургских верфях. Первоначальное название «Belgravia». Дедвейт — 21 400 т; габариты: 152,4 × 18,9х9,4 м; мощность двигателя — 4 000 л.с.

20.10.1905 г. был куплен военным Морским ведомством России, назван «Рига» и включен в состав Балтийского флота в качестве учебного судна. В 1909 г. переформирован в военный транспорт, а в 1914-м — в госпитальное судно. Участвовал в Первой мировой войне и февральской революции. 25.10.1917 г. перешел на сторону советской власти. 12.04.1918 г. вместе с другими кораблями Балтийского флота интернирован в Гельсингфорсе из-за невозможности проводки во льдах, но в мае того же года вернулся в Кронштадт. 11.09.1918 г. пароход был передан госпитальному флоту Красного Креста и, получил имя — «Трансбалт». 1.10.1919 г. пароход был вновь включен в состав военного флота, а 29.11.1921 г. передан в гражданский транспортный флот — контору Трансбалта.

В 1930-е годы «Трансбалт» входил в состав Черноморского пароходства, в 1939-м пришел во Владивосток и был приписан к Дальневосточному пароходству. В годы Великой Отечественной войны занимался перевозками различных грузов.

Потоплен 13 июня 1945 г. в Японском море в 45 милях северо-западнее пролива Лаперуза (45°43'N, 140°45'E) двумя торпедами американской подводной лодкой SS-411 «Spadefish» (командер G.W.Underwood).



На борту судна находилось 9 800 т. ленд-лизингового груза: рельсы, мука, разобранные автомобили. Погибло 5 из 99 членов команды и практикантов.

41. Не идентифицированный самолет

Тип, национальная принадлежность и время гибели неизвестны. Остатки самолета были обнаружены около острова Желтухина, недалеко от одиноко стоящей скалы слева от «северного» пляжа (с моря).

42. Не идентифицированная подводная лодка

Тип, национальная принадлежность и время гибели не известны. Обнаружена на глубине 77-120 м. на западном склоне Гамовской впадины к юго-востоку от мыса Гамова.

43. Не идентифицированная подводная лодка

Тип, национальная принадлежность и время гибели не известны. Обнаружена на глубине 77-120 м. на западном склоне Гамовской впадины к юго-востоку от мыса Гамова.

44. Буксирный катер

Трофейный буксирный катер с деревянным корпусом. Затонул 15 октября 1945 г. в районе м. Клерка залива Петра Великого, на глубине 7 метров от ветхости.

ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД

45. «Ворошиловск», минный заградитель

Бывший грузопассажирский пароход Доброфлота. Построен в 1907 г. До 1912 г. назывался «Котик», до 8.06.1935 г. «Ставрополь». Водоизмещение 2300 т. Размерения 63.5 × 10 × 4.6 м. ГЭУ котломашинная, 750 л.с. Скорость 10.5/6 узлов, дальность 4000 миль. Вооружение: 4 × 76.2 мм, 2 × 4 × 7.62 мм пулемета, 268 мин. Экипаж 155 чел.

16.04.1923 г., был мобилизован, вооружен и включен в состав Морских сил Дальнего Востока в качестве вспомогательного крейсера. 6.07.1923 г. разоружен и возвращен Главоду. 24.12.1931 г. принят от Совторгфлота и зачислен в состав отряда судов Убеко Дальнего Востока в качестве ГИСУ. 3.05.1932 г. переведен в Морские силы Дальнего Востока, переоборудован и переклассифицирован в минный заградитель. С июля по декабрь 1934 г. числился минным блокшивом. С 11.01.1935 г. входил в составе ТОФ. Провел капитальный ремонт с 1.08.1938 г. по 4.05.1939 г. Во время Великой Отечественной войны использовался как минный заградитель, штабной корабль, самоходная плавбаза и плавказарма. Погиб 30.10.1950 г. от взрыва при выгрузке мин в бухте Новик (акватория Японского моря, у берегов Русского острова).

46. «Верный», эскадренный миноносец

Бывший эскадренный миноносец Императорского флота Японии IJN «Hibiki»

(яп. 響 рус. «Эхо», «Хибики»). Был построен 31.03.1933 г. на верфи ВМФ Косакубу в Майдзуру. Первый японский эсминец, корпус которого был собран только при помощи сварки, без применения клепки. Водоизмещение стандартное 1680 т, полное 2100 т. Длина наибольшая 118,4 м, ширина 10,36 м, осадка 3,28 м. Мощность двухвальной турбинной установки 50 000 л.с., 6 котлов Камрон и две турбины той же фирмы, проектная скорость 38 узлов, дальность хода 5000 миль экономичным ходом 14 узлов. Вооружение: шесть 127-мм универсальных орудий, два 13,2-мм пулемета, три трехтрубных 610-мм торпедных аппарата. Команда 197 человек.

Активно участвовал во Второй мировой войне. Неоднократно получал тяжелые повреждения от бомб, был торпедирован, подрывался на минах, однако экипаж эсминца потерял за годы войны всего 2 человек. Корабль участвовал во вторжении на Филиппины и Алеутские острова, в битве у атолла Крук, конвоировал танкера и транспорты, сопровождал авианосцы.

В апреле 1945 г. сопровождал в последнем походе линкор «Ямато». Использование линкора предусматривалось планом защиты непосредственных подступов к японским островам.

6.08.1945 г. перешел в Майдзуру, где 21 августа попал в руки американских оккупационных властей. В сентябре 1945 г. корабль был полностью разоружен.

5.10.1945 г. корабль был исключен из списков флота. Некоторое время он перевозил японцев, возвращавшихся на родину.

5.04.1947 г. эсминец был передан Советскому Союзу в качестве репарации и получил новое имя «Верный». После этого он был полностью перевооружён в оружие советского производства, шесть 130-мм орудий главного калибра, семь 25-мм артиллерийских установок, четыре-шесть 12,7-мм зенитных пулемёта, и шесть 533-мм торпедных аппаратов.

7.07.1947 г., эсминец прибыл во Владивосток и вошел в состав 5-го морского дивизиона ВМФ с базированием во Владивостоке. 5.07.1948 г. корабль получил новое имя - «Декабрист». Более года эсминец простоял у причала, пока обсуждался вопрос его перевооружения, но этого так и не произошло. В итоге до 1953 г. он прослужил казармой, а 20.02.1953 г. он был списан из ВМФ СССР и сдан на слом. Утилизация эсминца произошла в виде службы мишенью. Корабль-цель «Декабрист» был потоплен во время учебных стрельб 4 августа 1954 г., у северной оконечности острова Карамзина (зал. Петра Великого). Координаты затопления: 42°50'7"N, 131°41'5"E.

В настоящее время корабль лежит на правом борту, уходя носом вдаль от берега, на глубину 21 м. Мачты обросли мягкими кораллами, борта покрыты слоем ржавчины, палуба сильно разрушена.

47. «Луга», пароход-сухогруз

Бывший американский грузовой пароход. Построен в 1919 г. («Long Beach Shipbuilding», Лонг Бич, штат Калифорния, США). Принадлежал к классу сухогрузов и войсковых транспортов типа «Хог Айлендер».



До 1929 г. «West Wauneka», до 1937 г. «Dorothy Cahill», до 1938 г. «De Soto», до 1943 г. «Pan Atlantic». Полная вместимость 5735 брт. Размерения 124.91 × 16.52 × 8.44 м. ГЭУ котломашинная, 2332 л.с. Скорость экономическая 10.5 узла. Вооружение: 1 × 102-мм, 4 × 20-мм, 4 × 12.7-мм пулемета.

В январе 1943 г. прибыл из США на Дальний Восток в рамках закона о ленд-лизе. 6.01.1943 г. принят советской закупочной комиссией и включен в состав Дальневосточного Государственного морского пароходства. Во время Великой Отечественной войны в составе военизированных судов Дальневосточного бассейна выполнял экспортно-импортные перевозки между тихоокеанскими портами СССР и союзников.

К осени 1947 г. пароход-сухогруз «Луга» был подготовлен для буксировки во Владивосток, а потом далее на капитальный ремонт в Шанхай. Буксировать «Лугу» поручили пароходу «Петр Чайковский». 9 сентября 1948 г. «Петр Чайковский» и «Луга» попали в сильный шторм у пролива Лаперуза. Буксир порвался, и сухогруз выбросило на камни полуострова Крильон между мысами Майделя и Замирайлова Голова в точке с координатами 45°58'13"N 141°59'46"E (по другим данным: 45°57'6"N, 142°06'E). Повреждения были настолько велики, что ремонт «Луги» посчитали нецелесообразным.

48. «Ашхабад», пароход

Бывший американский грузовой пароход. Построен в 1920 г. («Submarine Boat Corporation», Ньюарк, штат Нью-Джерси, США). Полная вместимость 3283 брт. Размерения 98.76 х 14.08 х 7.62 м. ГЭУ котломашинная, 1464 л.с. Скорость экономическая 10 узлов. До 1931 г. «Surailco», до 1942 г. «Admiral Cole»)

28.07.1942 г. принят советской закупочной комиссией и включен в состав Дальневосточного морского пароходства. Во время Великой Отечественной войны в составе военизированных судов Дальневосточного бассейна выполнял экспортно-импортные перевозки между тихоокеанскими портами СССР и союзников. Был вооружен: 1 × 76.2-мм, 3 × 20-мм, 4 × 12.7-мм пулемета. В августе 1945 г. участвовал в высадке десанта в порт Сейсин (Чхончжин) в качестве войскового транспорта.

8 декабря 1950 г. (по другим данным 6 декабря) в результате навигационной аварии сел на камни в 300 м. от берега, в восьми милях на S от порта Холмска (Сахалин), и затонул на глубине 3 м. Обследован водолазами АСС ТОФ 15.12.1950 г.

49. «Брянск», пароход

Сухогруз типа «Либерти», проект ES2-S-C1MK. Построен 04.05.1944 г. на судовой верфи фирмы «Permanente Metals Corp.» (г.Ричмонд, США), стр. № 2279.

В июне 1944 г. был передан по ленд-лицу СССР и включен в состав Дальневосточного государственного морского пароходства. 10 декабря 1950 г. при оказании помощи аварийному «Ашхабаду» сел на камни и был разрушен сильным штормом. Впоследствии, сохранившаяся носовая часть парохода была использована при восстановлении однотипного парохода (кормовая часть от парохода «Холмск»), получившего также название «Брянск».

50. «Индибирка», пароход

Бывшее японское судно. Было построено в 1886 г. Первоначальное название «Цинанфу». С 1914 г. входило в состав Доброфлота, а с конца 1930-х гг. в состав ТОФ, как блокшив. После окончания срока эксплуатации, служило мишенью для учебных стрельб. Потоплено 25 октября 1954 г. у острова Карамзина в заливе Петра Великого. Найдено в 2012 г. совместной подводной экспедицией клуба «Скат» (г. Томск), Отделения Русского географического общества в ЕАО, Общества изучения Амурского края и Океанариумом ДВО РАН на острове Русском. В месте гибели судна был установлена мемориальная табличка.

В 2013 г. судно обследовано дайверами клуба «Сквалус» (Биробиджан). В ходе экспедиции были подняты некоторые предметы: бортовой фонарь, крышка люка с надписью, вентиль с табличкой, статуэтка Будды, фрагменты посуды.

В настоящее время останки судна лежат на глубине 11-15 м. Хорошо сохранилась кормовая часть с винтом. Несколько глубже - остатки корпуса и паровой машины.

51. «Дальстрой», пароход

Построен в 1925 г. Дедвейт 13 500 т. Имел котлы, работавшие на жидком топливе, что в то время было редкостью. Первоначально назывался «Алмело». В марте 1935 г. был куплен Советским Союзом в Амстердаме у Нидерландской королевской компании. В октябре того же года прибыл на Дальний Восток в Нагаево, где получил новое имя «Ягода» в честь наркома внутренних дел СССР (1934—1936 гг.). После снятия и расстрела наркома 11.05.1937 г., был переименован в «Дальстрой». Совершал рейсы из Находки в Магадан, доставляя грузы и заключённых на Колыму.

Утром, 24 июля 1946 г. пароход стал под погрузку к причалу порта Находка (мыс Астафьева). На судне находилось 3.000 тонн груза, в том числе 750 тонн аммонита, 800 тонн пшеницы, различное оборудование и другие товары. В носовой трюм насыпью грузили взрывоопасный аммонал. Второй трюм, заполнялся тротилом в резиновых мешках. Работу выполняли заключенные. В 13 часов 30 минут по московскому времени в трюме парохода «Дальстрой» возник пожар и через несколько минут произошел сильный взрыв. Пароход разорвало на части.

52. «Пересвет», ледокол

Бывший германский ледокол «Castor». Построен 15.07.1939 г. на судовой верфи «Schichau, Danzig» (сегодня — Гданьск, Польша). дооснащён в Кёнигсберге в 1940 г. на стапелях завода «Schichau» (ныне судостроительный завод «Янтарь» в Калининграде). Введен в строй 15.10.1941 г. Входил в состав Кригсмарине, исполняя вспомогательные функции ледокольного судна.

15.03.1945 г. попал под бомбардировку союзной авиации и затонул в районе Варнемюнде, Германия. Поднят советскими войсками в 1951 г. и возвращен в эксплуатацию под именем «Пересвет». Служил на ТОФе.

В 1970-х гг. ледокол был разукомплектован и использовался в качестве артиллерийской мишени. Затоплен у острова Рейнеке в заливе Петра Великого. По некоторым сведениям, с «Пересвета» было снято некоторое оборудование для обустройства С-56 в качестве мемориальной подводной лодки (установлена на Корабельной Набережной).

53. «Разящий», эсминец

Эсминец типа «Гневный. Проект 7. Заводской № 313. Заложен 27.02.1936 г. (з-д им. А.Марти, Николаев), перезаложен 15.11.1936 г. (Дальзавод, Владивосток), спущен на воду 24.03.1938 г., вступил в строй 20.12.1940 г. и вошел в состав ТОФ. Водоизмещение стандартное 1885 т, полное 2402 т. Размерения 112.8 × 10.2 × 4.8 м. ГЭУ котлотурбинная, двухвальная, 56500 л.с. Скорость 38.6/19.5 узла. Дальность 2565 миль. Вооружение: 4 × 1 × 130/50 мм в установках Б-13, 2 × 1 × 76/55 мм в установках 34-К, 3 × 1 × 45/46 мм в установках 21-К (впоследствии заменены на 3 × 37-мм автомата), 4 × 12.7 мм пулемета ДШК, 2 × 3 × 533 мм торпедных аппарата 39-Ю, 6—12 торпед 53-38, 2 бомбосбрасывателя, 30 глубинных бомб Б-1 и 24 глубинных бомбы М-1, 2 бомбомета БМБ-1, 2 бомбосбрасывателя, 48 (по другим данным до 56) мин типа КБ или до 80 мин обр. 1908 г. Экипаж 236—251 чел.

Прошел капитальный ремонт с 9.10.1948 г. по 30.09.1950 г. 18.04.1958 г. выведен из боевого состава и переклассифицирован в судно-цель «ЦЛ-39». Потоплен 9 июля 1961 г. при выполнении учебных стрельб в точке с координатами: 42°43'2"N, 132°15'2"E.

54. «Войков», краснознаменный эсминец

Построен в 1916 г. (типа «Новик») и под наименованием «Лейтенант Ильин» участвовал и отличился в Первой Мировой войне на Балтике. В 1936 г. совместно с эсминцем «Сталин» (бывший балтийский «Самсон») перешел на ТОФ Северным морским путем. Участник Советско-Японской войны 1945 г., за которую был награжден орденом Красного Знамени.

В 1950-х гг. был выведенный из боевого состава и «переведенный» в плавучую казарму, затонул «по ватерлинию» на судоразделочной базе Владивостока в Амурском заливе. В 1990-е гг. корабль был основательно «порезан» сборщиками металлолома. В 2011 г. останки затопленного остова эсминца с элементами набора и механизмов еще сохранились. Одно из четырех орудий корабля установлено на Мемориальном комплексе на Корабельной набережной Владивостока.

55. Не идентифицированная подводная лодка

Тип, время и место строительства не известны.

По информации Ю. Ведерникова, со ссылкой на приморского дайвера В.В. Купчика, списанная подводная лодка, предположительно типа «Щ», затонула на рейде судоразделочной базы во Владивостоке, в Амурском заливе, метрах в 60-ти от берега.

56. Т-599, тральщик

Тип «YMS». Заложен 10.07.1943 г. (Сиэтл, США), спущен 11.08.1943 г., вступил в строй 9.11.1943 г. Имел одну дымовую трубу. Водоизмещение 345 т. Размерения 41.45 × 7.46 × 3.87 м. ГЭУ дизельная, 1000 л.с. Скорость 12.8/9.2 узла, дальность 2030 миль. Вооружение: 1 × 76.2 мм, 2 × 20 мм, 3 × 12.7 мм пулемета, 2 бомбомета, тралы 1 электромагнитный, 1 акустический. Экипаж 48 чел. До 28.05.1945 г. «YMS-295».

17.07.1945 г. принят советским экипажем в счет поставок по ленд-лизу. 1.08.1945 г. прибыл в Петропавловск-Камчатский и вошел в состав ТОФ. Участвовал в высадке десанта в Отомари (Корсаков) 25.08.1945 г. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ и 28—30.06.1956 г. затоплен в северной акватории Японском море по договору с союзниками. По некоторым сведениям — расстрелян крейсером «Адмирал Сенявин» между мысом Крильон полуострова Крильон и маяком «Камень опасности».

57. Т-600, тральщик

Тип «YMS». Заложен 12.08.1942 г. (Сиэтл, США), спущен 20.11.1942 г., вступил в строй 19.04.1943 г. Имел одну дымовую трубу. Водоизмещение 345 т. Размерения 41.45 × 7.46 × 3.87 м. ГЭУ дизельная, 1000 л.с. Скорость 12.8/9.2 узла, дальность 2030 миль. Вооружение: 1 × 76.2 мм, 2 × 20 мм, 3 × 12.7 мм пулемета, 2 бомбомета, тралы 1 электромагнитный, 1 акустический. Экипаж 48 чел. До 28.05.1945 г. «YMS-288».

17.07.1945 г. принят советским экипажем в счет поставок по ленд-лизу. 31.08.1945 г. прибыл в Петропавловск-Камчатский и вошел в состав ТОФ. 17.10.1955 г. выведен из боевого состава и законсервирован. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ и 28—30.06.1956 г. затоплен в Японском море по договору с союзниками. По некоторым сведениям — расстрелян крейсером «Адмирал Сенявин» между мысом Крильон полуострова Крильон и маяком «Камень опасности».

58. Т-602, тральщик

Тип «YMS». Заложен 15.07.1941 г. (Астория, США), спущен 12.04.1942 г., вступил в строй 20.06.1942 г. Имел две дымовые трубы. Водоизмещение 345 т. Размерения 41.45 × 7.46 × 3.87 м. ГЭУ дизельная, 1000 л.с. Скорость 12.8/9.2 узла, дальность 2030 миль. Вооружение: 1 × 76.2 мм, 2 × 20 мм, 3 × 12.7 мм пулемета, 2 бомбомета, тралы 1 электромагнитный, 1 акустический. Экипаж 48 чел. До 28.05.1945 г. «YMS-100».

16.08.1945 г. принят советским экипажем в счет поставок по ленд-лизу. 31.08.1945 г. прибыл в Петропавловск-Камчатский и вошел в состав ТОФ. 17.10.1955 г. выведен из боевого состава и законсервирован. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ и 28—30.06.1956 г. затоплен в Японском море по договору с союзниками. По некоторым сведениям — расстрелян крейсером «Адмирал Сенявин» между мысом Крильон полуострова Крильон и маяком «Камень опасности».



59. Т-603 тральщик

Тип «YMS». Заложен 8.05.1941 г. (Кингстон, США), спущен 8.10.1941 г., вступил в строй 8.10.1941 г. Имел две дымовые трубы. Водоизмещение 345 т. Размерения 41.45 × 7.46 × 3.87 м. ГЭУ дизельная, 1000 л.с. Скорость 12.8/9.2 узла, дальность 2030 миль. Вооружение: 1 × 76.2 мм, 2 × 20 мм, 3 × 12.7 мм пулемета, 2 бомбомета, тралы 1 электромагнитный, 1 акустический. Экипаж 48 чел. До 28.05.1945 г. «YMS-33», с 27.02.1956 г. «БРН-14». 17.08.1945 г. принят советским экипажем в счет поставок по ленд-лизу. 31.08.1945 г. прибыл в Петропавловск-Камчатский и вошел в состав ТОФ. 1.09.1955 г. выведен из боевого состава и законсервирован. 27.02.1956 г. разоружен и переформирован в брандвахтенное судно. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ и 28—30.1956 г. затоплен в Японском море по договору с союзниками. По некоторым сведениям — расстрелян крейсером «Адмирал Сенявин» между мысом Крильон полуострова Крильон и маяком «Камень опасности».

60. Т-604, тральщик

Тип «YMS». Заложен 2.06.1941 г. (Чикаго, США), спущен 19.03.1942 г., вст. в строй 30.06.1942 г. Имел две дымовые трубы. Водоизмещение 345 т. Размерения 41.45 × 7.46 × 3.87 м. ГЭУ дизельная, 1000 л.с. Скорость 12.8/9.2 узла, дальность 2030 миль. Вооружение: 1 × 76.2 мм, 2 × 20 мм, 3 × 12.7 мм пулемета, 2 бомбомета, тралы 1 электромагнитный, 1 акустический. Экипаж 48 чел. До 28.05.1945 г. «YMS-85».

16.08.1945 г. принят советским экипажем в счет поставок по ленд-лизу. 31.08.1945 г. прибыл в Петропавловск-Камчатский и вошел в состав ТОФ. 25.06.1956 г. исключен из состава ВМФ и 28 - 30.1956 г. затоплен в Японском море по договору с союзниками. По некоторым сведениям — расстрелян крейсером «Адмирал Сенявин» между мысом Крильон полуострова Крильон и маяком «Камень опасности».

61. БО-320, большой охотник

Построен в США. Вступил в строй в 1943 г. До 10.01.1945 г. «SC-1295». Принят советским экипажем 9.06.1945 г. 22.06.1945 г. вошел в состав ТОФ. Исключен из состава ВМФ СССР 27.10.1945 г. и передан МПО НКВД Дальневосточного погранокруга для использования в качестве пограничного сторожевого корабля. 28.07.1960 г. исключен из состава Морпогранохраны и затоплен в заливе Находка (полуостров Трудный) по договоренности с США.

62. БО-328, большой охотник

Построен в США. Вступил в строй 4.02.1943 г. До 10.01.1945 г. «SC-1021». Принят советским экипажем 16.08.1945 г. 3.09.1945 г. вошел в состав ТОФ. 21.08.1950 г. исключен из состава ВМФ СССР и передан Морпогранохране Дальневосточного погранокруга для использования в качестве сторожевого корабля. 28.07.1960 г. исключен из состава Морпогранохраны и в заливе Находка (полуостров Трудный) по договоренности с США.

63. БО-332, большой охотник

Построен в США. Вступил в строй 3.05.1943 г. До 10.01.1945 г. «SC-1007». Принят советским экипажем 16.08.1945 г. 3.09.1945 г. вошел в состав ТОФ. 21.08.1950 г. исключен из состава ВМФ СССР и передан Морпогранохране Дальневосточного погранокруга для использования в качестве сторожевого корабля. 28.07.1960 г. исключен из состава Морпогранохраны и затоплен в заливе Находка (полуостров Трудный) по договоренности с США.



МЕСТО ГИБЕЛИ НЕ УСТАНОВЛЕНО

НОВОЕ ВРЕМЯ

Лодия без названия

Была заложена в 1720 г. в Охотске и спущена на воду в 1723 г.

В 1741 г. разбилась возле Первого Курильского острова (вероятно о-в Шумшу).

«Надежда», дубель-шлюпка

Дубель-шлюпка «Надежда» была заложена в 1735 и спущена в 1737 гг. Разбилась в 1753 г. на Курильской кошке.

«Елисавета», шхербот

Следовал в 1754 г. под началом штурмана И. Балакирева в Гижигу, имея на борту казну, артиллерию и команду Секретной экспедиции (48 человек, посылаемых в Анадырск). Приблизившись к камчатскому берегу, с намерением перезимовать на нем был разбит. Груз спасти не удалось.

«Николай», бот

Принадлежал на паях купцам Шелехову и Лебедеву-Ласточкину. По другим данным судно называлось «Николай». Бот был направлен для установления торговых отношений с Японией. Разбит накатом и замывт песком в 1775 г. у северо-западной оконечности острова Уруп. Погибших не было, спасшиеся были сняты с острова два года спустя.

«Наталья», бригантина

После гибели судна «Николай», для спасения потерпевших кораблекрушение и по просьбе купца Лебедева-Ласточкина, была отправлена в 1777 г. казенная бригантина «Наталья». На судно так же была возложена задача организации торговых отношений с Японией. Сняв моряков, потерпевших крушение на «Николае», «Наталья» продолжила свое путешествие по Курильским островам, встретив 19 июня 1778 г. японское судно «Танги-Мару». Несмотря на отказ вступить с русскими в торговые отношения, японцы согласились встретиться с ними здесь же, год спустя. В последующий год, японцы, несмотря на

дружелюбное отношение, так же отказались установить торговые связи. Пришедшая же на Уруп для зимовки, «Наталья» была выброшена на камни 18 июня 1780 г. при землетрясении.

«Надежда Благополучия», бригантина

По другим данным носила имя «Святая Надежда Благополучия». Спущена на воду в Охотске в 1779 г.

Была отправлена с богатым грузом из Охотска в Нижнекамчатск и пропала без вести. Спустя два года стало известно, что она была выброшена на скалы одного из курильских островов в 1782 г. Все члены экипажа погибли.

«Иоанн Рыльский», парусное судно

Было построено на средства купца Г. Шелихова «со товарищи». В 1780 г. вышла на промысел к Алеутским островам. В 1786 г., возвращаясь обратно было выброшено на камни и разбито при входе в Авачинскую бухту.

«Доброе намерение», бригантина

Построена в Охотске для экспедиции Биллингса-Сарычева (1785—1793).

8 сентября 1788 г. следуя под командой капитан- лейтенанта Галле из Охотска, судно было поставлено волной на банку и сильно повреждена. Груз и команда во время отлива были спасены, а судно на следующий день сожжено.

«Охотск», пакетбот

Спущен на воду 16.06.1805 г., в Охотске строителями Вашуткиным и Поповым. В том же, 1805 г. разбился на Курильской гряде.

«Ситха», парусное судно

Судно Российско-Американской компании. Погибло в 1807 (?) г. у берегов Камчатки, возвращаясь из Кадьяка. Груз утрачен, но всем членам экипажа и пассажирам удалось спастись.

«Николай», шхуна

Спущена на воду в 1822 г.

Разбилась близ Охотска 18 августа 1827 г.

«Святой Павел», бригантина 1822 г.

6 октября 1822 г. следуя из Охотска к Гижиге с провизией и разными вещами, была прижата к берегу в губе образуемой рекой Германда. Команде удалось войти в реку и посадить судно на мель. Все спаслись.

Спустя неделю, транспорт был разбит. Потеря груза была оценена в 22 144 руб.



«Ангара», бот

Следуя под командой прапорщика А. Чудинова на Петропавловск восточной стороной Камчатки (Берингово море), получил повреждение руля вечером 17 сентября 1850 г. По возможности, исправив повреждение, «Ангара» далее двигалась с большим дрейфом, постепенно приближаясь к берегу. Ближе к полуночи, показались буруны. Отстоятся на якорях, не было возможности, и капитан, «чтобы очистить свою совесть перед лицом Бога и Закона», приказал «идти в берег», выбросив судно на камни в двух верстах севернее камня Гавриил, в 100 саженьях от земли. На рассвете, организовав канатную переправу, пострадавшие перебрались на берег. Позже они были спасены местными камчадалами.

«Первая», шхуна

Заложена в Николаевске в 1859 г., спущена на воду 14.07.1859 г.

26 октября 1863 г. идя под командованием лейтенанта Наумова их Хакодате во Владивосток, разбилась в Ангарском проливе. Команде, кроме матроса Какудина удалось спастись.

«Анадырь», шхуна

Заложена в устье р. Камчатка, спущена на воду 23.06.1853 г. вошла в состав ОФл.

В 1853 и 1854 гг. ходила между портами Камчатки. 27.8.1854 г. на пути в Петропавловский порт в Авачинской губе встретилась с англо-французской эскадрой, неприятельские суда догнали шхуну и сожгли.

Командир: А.С. Маневский (1853—1854).

«Курил», бриг

Построен в 1842 г. на Охотской верфи мастером Штейнгертером. Длина — 22,4 м, ширина — 7 м., осадка — 3,7 м. Экипаж — 42 чел. С 1842 по 1848 г. состоял на грузопассажирском сообщении между Охотском и Петропавловским портом. В 1849 г. подвергся тимберовке. В следующем году принимал участие в работах по переносу военного порта из Охотска в Петропавловский порт. В том же году пропал без вести.

«Охотск», бриг

Принадлежал Российско-Американской компании. В 1855 г. был настигнут английским военным пароходом у входа в Амурский лиман. Во избежание захвата бриг был подожжен командой и взорвался от перевозимого пороха.

«Русь», пароход

Известно только, что пароход «Русь» был затерт льдами в Татарском проливе или в лимане Амура в 1860 г.

«Николай I», парусное судно

Принадлежало Русско-американской компании. Капитан — лейтенант Хохлов. Потерпело крушение в 1865 г. у о. Онекотан.

«Сахалин», шхуна

Принадлежала Сибирской флотилии. Командир капитан-лейтенант Тобизин. Потерпела крушение в 1867 г. в Охотском море в четырех милях от Тигиля.

«Алиса Гак», пароход

Известно, что данный пароход перевозил разобранные конструкции пароходов «Кяхта» и «Вера» для амурского судоходства. Конструкции пароходов были подняты и собраны, а дальнейшая судьба «Алисы Гак» осталась неизвестной. Предположительно пароход потерпел крушение в 1875 г. в акваториях, прилегающих к Николаевску на Амуре.

Шхуна

Название и национальная принадлежность неизвестны. В октябре 1878 г. шхуна (300 т) с грузом морской капусты и сезонными рабочими (40 чел.) получила пробоину у острова Тараку-сима (ныне о. Полонского) в Южно-Курильском проливе и затонуло.

«Элиза», шхуна

24 апреля 1879 г. шхуна, занимавшаяся браконьерским промыслом, была выброшена на берег. В 1880 г. капитан Миллер пытался отремонтировать судно и спустить ее на воду. Однако, сильным штормом она была окончательно разбита.

№ 207, миноносец

Бывший «Борго». Принимал участие в подавлении Боксерского восстания в Китае. 18 сентября 1900 г. следуя к Цинвандао столкнулся с миноносцем № 204 и затонул на глубине 32 м. Погибших не было.

«Камеранг», двухмачтовая шхуна

В некоторых источниках называется «Камеран». Построена в 1881 г. в Японии. Длина 61 фут, ширина 15 футов, вместимость 44,8 т. Принадлежала разным судовладельцам, с 1899 г. — Г.Г. Керзейлингу, с 1903 г. — штурману дальнего плавания В. Коктину.

Погибла 13 октября 1905 г. во время сильного шторма в Татарском проливе.

«Кудесник», пароход»

Построен в 1861 г. для Российско-Американской компании и использовался на р. Суйфун (ныне — Раздольная) и на приморских линиях. Первоначальное название «Суйфун». Затоплен осенью 1912 г.



НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

«Север», пароход

Водоизмещение 286 т. Пропал без вести в октябре 1918 г. в Японском море.

«Зоя», пароход

Принадлежал купцу А.А. Шипову. Затонул в 1918 г. у Николаевска на Амуре.

«Линда», пароход

Затонул в 1918 г. в Амурском лимане.

«Барх», пароход

Погиб в 1919 г. (по другим данным в 1917 г.) в бухте Опричник.

«Диана», шхуна

В сентябре 1920 г. шхуна, принадлежавшая Барыкину и Морозову, вышла из бухты Корфа в Петропавловск. До середины апреля 1921 г. в порт она так и не зашла. Высказывались предположения, что судно осенними штормами было отнесло к северу и разбито при выходе из бухты Корфа (Берингово море). По другой версии «Диана» затонула около мыса Лопатка (Охотское море).

«Горностай», моторный катер

При оставлении Белыми частями Приморского края в 1922 г., неисправный «Горностай» покидал Владивосток, ведомый на буксире пароходом «Свирь». Недалеко от острова Моисеева, катер был оставлен и позже выброшен на камни этого острова.

«Ретвизанчик», паровой катер

Паровой катер «Ретвизанчик» (по другим данным — «Ретвизан») при оставлении Белыми частями Приморского края, уходил из Владивостока без команды, на буксире парохода «Защитник». Затонул во время шторма на переходе в Гензан (Корея) между 28 и 31 октября 1922 г.

«Москва», пароход

Принадлежал Доброфлоту. При Белом исходе был оставлен и к 1926 г. затонул в бухте Золотой Рог у причалов Владивостокского военного порта. По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН «нос на берегу, корма под водой, на глубине 7-8 саж. Рангоуты, надстроек и верхней палубы нет». Известно, что в 1948 г. при очистке акватории завода № 202 партией АСС ТОФ был поднят затонувший в 1926 г. пароход «Москва». Со слов ветерана АСС ТОФ, И.В. Лаптева (записанных летом 1986 г. Ю. Ведерниковым), начинавшего службу матросом на Дальнем Востоке, в 1927 (1932—?) г., «Москва» была поднята и переведена для разборки в Амурский залив, где и повторно затонула.

«Сучан», пароход

Затонул «...невдалеке от берега в 1928 г., в районе рыбных промыслов... Охотское побережье, недалеко от Амурского лимана...».

«Элизиф», шхуна

Принадлежала американскому торговцу О. Свенсону и выполняла рейсы в устье р. Колымы. В августе 1929 г. была раздавлена льдами. Команда шхуны благополучно достигла берега.

«Екатерина», парусно-моторная шхуна

Затонула «...ниже Николаевска в 90 километрах... не вдалеке от берега с грузом меди и др. металла...». Точная дата затопления не известно, предположительно 1920-е - начало 1930-х гг.

«Кит», паровой спасательный буксир

Первое судно специального назначения, вошедшее в состав морского флота АКО.

Построен в Германии в 1921 г. Дедвейт 453,5 т. Скорость хода 8 узлов. Запас угля 350 т, воды — 85 т. Одна грузовая лебедка и одна стрела грузоподъемностью 2 т, две спасательные шлюпки. Главный двигатель: паровая машина тройного расширения мощностью 1 045 л. с. Осадка в грузу: кормой — 4,2, носом — 3,8 м. Команда 28 чел., в том числе шесть кочегаров, три машиниста и шесть матросов.

Куплен для нужд АКО в Бремене в 1935 г. и 13 мая под командованием капитана Е.Е. Потапова, отправился из Германии на Дальний Восток. Пришел на Камчатку 14.09.1935 г.

23.10.1935 г. «Кит» под командованием капитана В.Т. Оводовского провел свою первую спасательную операцию: снял с мели пароход «Чавыча». Летом 1936 г. буксир спасал севший на камни пароход «Сясьстрой». Летом 1937 г. экипаж «Кита» во главе с капитаном П.М. Ивановым впервые доставил в Петропавловск морским путем плот с лесом из Усть-Камчатска.

Помимо прямого назначения буксир-спасатель использовался как транспортное судно, перевозившее небольшие партии груза и пассажиров на рыбокомбинаты побережья. Один из таких рейсов стал для него роковым. Ночью 1 ноября 1938 г. «Кит», вышедший накануне из Петропавловска в Усть-Камчатск с партией горючего в бочках (100 т.) и людьми, бесследно исчез в штормовом море.

Последние известия с него получили по радио в этот же день около пяти часов вечера. Капитан Ф. Д. Сорокин сообщил о том, что он проходит траверз мыса Налычево. Более никаких сведений о местоположении и состоянии буксира не поступало. Вместе с судном пропало 28 членов экипажа и 10 пассажиров

Поиски пароходами и авиацией, обследование береговой полосы посуху, ведшиеся до конца ноября 1938 г., ни к чему не привели: следов катастрофы обнаружить не удалось. «Никаких признаков буксирного парохода «Кит» и его экипажа, и пассажиров не обнаруже-

но... буксирный пароход «Кит» пропал без вести...». Так как дальнейшие поиски в зимнее время в море признавались невозможными, то аварийная комиссия считала необходимым продолжать их «по берегу от мыса Лопатки до мыса Кроноцкого, а также по береговой линии Командорских островов». Однако предпринятые поиски результатов не дали.

«Чукотка», парусно-моторная шхуна

Построена в 1918 г. в США. Первоначальное название «Чарльз Бровер». Водоизмещение 620 т, экипаж 27 чел.

В январе 1928 г. была куплена Акционерным Камчатским обществом (АКО). 11.04.1928 г. переименована в «Чукотку». Шхуна под командованием В.М. Андреевского совершала регулярные плавания с грузами и пассажирами по восточному и западному побережьям полуострова, использовалась и как зверобойное судно. За первый рейс «Чукотка» собрала на факториях 210 мест пушнины и сырья стоимостью 304 081 рубль, выгруженных во Владивостоке и Петропавловске.

В 1930 г. шхуна «блестяще выполнила хозяйственно-политическую задачу — завоз продовольствия в северные районы. Во время весеннего рейса во льды Охотского моря и в настоящий рейс в Чаунскую губу на борту «Чукотки» находилась научно-промысловая экспедиция АКО по изучению лежбищ морского зверя, опытного боя его, установлению сырьевой базы, типа и техники будущего зверобойного промысла АКО в ледовый период...».

Летом 1931 г. шхуна под командованием капитана Г.И. Фонарева на пути к острову Врангеля, в районе Певека, была затерта льдами и 1 августа 1931 г. затонула. Экипаж был спасен пароходом «Ительмен».

«Лаптев», шхуна

Деревянная шхуна «Лаптев», совместно с двумя однотипными судами («Прончищев» и «Челюскин») была построена на р. Лена для гидрографических исследований и снабжения прибрежных метеостанций.

Известно, что шхуна погибла в 1935 г., будучи выброшенной на берег Хатанского залива.

«Малыгин», ледокольный пароход

Построен на верфи «Napier and Miller» в Глазго (Великобритании) по заказу компании «Рид Ньюфендлэнд Компани» ([англ. Reid Newfoundland Company](#)). Назван «Брюс» (SS Bruce II). Введен в эксплуатацию 12.02.1912 г. Водоизмещение - 3200 т., Длина - 78,9 м., ширина - 14,2 м. Мощность машины - 2800 л.с.

В течение нескольких лет работал в качестве почтово-пассажирского парома на линии Ньюфаундленд-Новая Шотландия.

В 1915 г. был куплен русским правительством для управления морским транспортом Беломорско-Мурманского района и переименован в «Соловей Будимирович» в честь былинного богатыря.

С 1.01.1917 г. до 1.04.1917 г. входил в состав флотилии Северного Ледовитого океана.

15.04.1920 г. мобилизован и включён в состав Беломорской военной флотилии, а затем с 24.04.1920 г. — в состав Морских сил Северного моря. 25.05.1920 г. возвращен Мортрану. В 1921 г. переименован в «Малыгин».

В 1921 г. на пароходе вышли в первый экспедиционный рейс научные сотрудники только что созданного Плавморнина для проведения различного рода наблюдений в Баренцевом и Карском морях.

В 1928 г. «Малыгин» участвовал в поисках экспедиции Умберто Нобиле на дирижабле «Италия». В 1931 г. на судне производились гидрологические исследования в различных районах Арктики. В 1932 г. на острове Рудольфа экспедицией на «Малыгине» была основана самая северная в мире полярная станция. В сентябре 1932 г. ледокол достиг рекордной для того времени широты — $82^{\circ}27'$, а в 1935 г. экспедицией, находящейся на его борту, был открыт в районе острова Исаченко архипелаг из 7 островов.

28 октября 1940 г., при возвращении из гидрографической экспедиции Якова Смирницкого и Георгия Ратманова по восточной Арктике «Малыгин» погиб во время шторма в районе мыса Низкий у берегов Камчатки со всем экипажем и членами экспедиции (всего 98 человек). В поисках «Малыгина» принимали участие многочисленные суда, самолеты, пограничники и рыбаки Камчатки. На полуострове Озерном были найдены обломки надстроек, шлюпок, отдельные предметы экспедиционного и судового имущества.

«Крестьянка», парусно-моторная шхуна

Принадлежала Дальморзверьпрому. Была раздавлена льдами в 1934 г. в Чукотском море северо-восточнее острова Врангеля. Команда шхуны погибла во время перехода по льдам на сушу. По другим данным шхуна погибла в октябре 1936 года, затонув во время сильного шторма в Беринговом море, у берегов Камчатки, возвращаясь из Чукотского моря в Петропавловск-Камчатский.

«Павел Постышев», краболов

Водоизмещение 11447 т., капитан П. Дороховский. Разбился в первом рейсе в 1934 г. у острова Маканруши (Большая гряда Курильских островов). Спасательная операция, проводимая л/к «Давыдов», не увенчалась успехом.

«Профессор Визе», пароход

Затонул во время шторма в Янском заливе 17 августа 1942 г.

«Мста», пароход

Принадлежал Николаевскому на Амуре морскому пароходству. Был раздавлен льдами 6 июня 1944 г. (1947 г. ?), к югу от бухты Нагаева.



«Л-19», подводная лодка

Типа «Ленинец», XIII серии. Строилась в Николаеве, перевезена по железной дороге во Владивосток и достроена на Дальзаводе.

Начало войны с Японией встретила в составе 2-го дивизиона 2-й бригады подводных лодок в бухте Улисс. В 1944 г. экипаж «Л-19» под командованием капитана 3 ранга Алексева убыл на Северный флот и принял однотипную подводную лодку «Л-20». На подводной лодке «Л-19» был сформирован новый экипаж под командованием капитана 3 ранга А.С. Алексева, который в кратчайшие сроки отработал учебно-боевые задачи и был подготовлен к участию в боевых действиях.

19 августа 1945 г. подводная лодка вышла в море в боевой поход для ведения боевых действий по срыву эвакуации японских войск с острова Сахалин на северо-западное побережье острова Хоккайдо порт Румои. 22 августа, получив приказ форсировать пролив Лаперуза и перейти в район Отомари (Корсаков), «Л-19» подтвердила получение приказа, а также сообщила о потоплении одного транспорта противника и повреждении другого. Больше подводная лодка «Л-19» на связь не выходила. Вероятными причинами гибели подводной лодки считаются подрыв на японских минных заграждениях при форсировании пролива Лаперуза, гибель в результате атаки неустановленной подводной лодки или столкновение в тумане с японским судном. На подводной лодке погиб весь экипаж — 62 человека.

С 2004 года на Тихоокеанском флоте ежегодно организуются поисковые экспедиции для поиска подводной лодки в проливе Лаперуза. В поиске погибшей подводной лодки принимают участия гидрографические суда ТОФ, научно-исследовательские суда ДВО РАН, парусное научно-поисковое судно «Искра».

По современным японским данным, возможно, что Л-19 покоится в районе южно-курильских проливов.

«Кузнецкстрой», пароход

Погиб в 1947 г. на рифах Курильской гряды.

«Обь», пароход

Погиб в 1944 г. в 25 милях от Большерецка.

«Кузбасс», пароход

Затонул 25 сентября 1944 г. в бухте Провидения.

«Волхов», пароход

Разбился 31 августа 1945 г. у острова Харимкотан при переходе с острова Парамушир на остров Матуа. На его борту находились части 279-го артполка и 302-го стрелкового полка.

Т-7 «Веха», тральщик

Проект 53. Заводской № 179. Заложен 30.12.1936 г. на Морском заводе в Севасто-

поле. Спущен на воду 14.03.1938 г., вступил в строй 8.09.1938 г. и 24.09.1938 г. вошел в состав ЧФ. Водоизмещение 490 т. Размещения 62 × 7.2 × 2.26 м (по другим данным 62.9 × 7.62 × 2.37 м). ГЭУ дизельная двухвальная, 2800 л.с. Вооружение: 1 × 100/56 мм, 1 × 45 мм, 1 × 20 мм, 2 × 2 × 12.7 мм пулемета Кольта-Браунинга и 2 × 1 × 12.7 мм пулемета ДШК, 28 мин обр. 1926 г., тралы Шульца и змейковый. Экипаж 69 чел.

Убыл во Владивосток через Суэцкий канал и 17.05.1939 г. вошел в состав ТОФ. В августе 1945 г. участвовал в Курильской десантной операции. В декабре 1945 г. передан Морпрогнанохране. Погиб в 1949 г. во время шторма у Курильских островов.

Иностранные суда

«Nevading», пароход

Принадлежал Норвегии. Погиб недалеко от Императорской гавани (ныне Советская) в 1897 г.

«Герман Дересс», пароход

Водоизмещение 400 тонн.

Затонул в 1905 г. в бухте Владимир (Японское море) на глубине 8 сажень, и к 1932 г. не разбирался.

«Бельведер», парусно-моторная шхуна

Принадлежала американскому торговому дому «Гиббард, Свенсон и Ко». На судне был оборудован плавучий магазин. Погибла в 1919 г. в водах Ледовитого океана на пути в Нижне-Кольмск. Помощь экипажу оказали моряки парохода Добровольного флота «Ставрополь».

«Bender Brothers», шхуна

Принадлежала торговому дому «Сайденберг и Виттенберг». 10.03.1922 г. вышла из Сиэтла в Петропавловск. 2 июня, находясь в 25 милях от Тигиля (Охотское море), шхуна ударилась о подводную льдину и, получив пробоину, стала наполняться водой. Капитан направил судно к берегу, но так как оно быстро погружалось, экипажу пришлось спустить катер и спастись на нем. Вместе со шхуной утонули груз и вещи команды.

«Хиаки Мару», транспорт

Принадлежал Японии. Водоизмещение 342 т. Потоплен подводной лодкой 24 июля 1942 г. у острова Итуруп.

«Кодзима Мару», транспорт

Принадлежал Японии. Водоизмещение 134 т. Потоплен подводной лодкой 24 июля 1942 г. у острова Итуруп.



«Синсей Мару», транспорт

Принадлежал Японии. Водоизмещение 63 т. Потоплен подводной лодкой 24 июля 1942 г. у острова Итуруп.

«Сейки Мару», транспорт

Принадлежал Японии. Водоизмещение 1036 т. Потоплен 28 мая 1943 г. американской подводной лодкой «S-41» у острова Парамушир.

«Котаке Мару», транспорт

Принадлежал Японии. Водоизмещение 5228 т. Потоплен подводной лодкой 11 июня 1943 г. у острова Парамушир.

«Кайко Мару», транспорт

Принадлежал Японии. Водоизмещение 3548 т. Потоплен подводной лодкой 28 февраля 1944 г. у острова Парамушир.

«Тайхэй Мару», транспорт

Принадлежал Японии. Водоизмещение 6284 т. Потоплен 9 июля 1944 г. в результате торпедной атаки подводной лодки в Первом Курильском проливе.

«Синмей-Мару», пароход

Принадлежал Японии. Был потоплен 5 июля 1944 г. американской подводной лодкой у камчатских берегов, напротив японского завода № 34 в районе Озерной. Погибло 3 человека

«Кусуноки Мару», транспорт

Принадлежал Японии. Потоплен 26 июня 1945 г. в Четвертом Курильском проливе в результате атаки тремя американскими надводными кораблями и подводной лодкой.

№ 73, охотник за подводными лодками

Принадлежал Японии. Потоплен 26 июня 1945 г. в Четвертом Курильском проливе в результате атаки тремя американскими надводными кораблями и подводной лодкой.

№ 206, охотник за подводными лодками

Принадлежал Японии. Потоплен 26 июня 1945 г. в Четвертом Курильском проливе в результате атаки тремя американскими надводными кораблями и подводной лодкой.

ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД

«Капсуль», судно

Разбилось в 1946 г. у острова Уруп.

«Альбатрос», буксир

Построен в США на заводе «Бетлхем Стил». Передан СССР по ленд-лизу. В сентябре 1946 г. сел на камни в заливе Петра Великого. Заделку полученных пробоин осуществили цементом, а для снятия судна использовали понтоны. После снятия «Альбатроса» и при его буксировке в штормовую погоду, понтоны стали биться о борт и разрушили цементные ящики, в результате чего буксир затонул.

Подводная лодка типа «Л»

Подводный минный заградитель. Построена в 1930-х гг. Затонула в мае-июне 1958 г. на глубине 30-40 м, в Японском море, при буксировке из бухты Конюшкова в Большой камень (Усурийский залив).

С-117 «Макрель», подводная лодка

Головная лодка серии V-бис. Заложена 10.10.1932 г., спущена на воду 15.04.1934 г., вступила в строй 8.01.1935 г. и вошла в состав ТОФ под наименованием «Щ-117». С 10.06.1949 г. — «С-117».

В декабре 1952 г. совместно с пятью другими ПЛ и кораблем-целью «ЦЛ-27» вышла на учения. По плану, «ЦЛ-27» должен был быть обнаружен «С-117» к концу дня 15 декабря. Но этого не произошло. По приказу командующего флотом с 17 декабря учения были прекращены, а находящиеся в море лодки переориентированы на поиск «С-117». В последующие дни к поиску присоединились - эсминец «Верткий», спасательное судно «Золотой», транспорт «Вишера», морской буксир «МБ-21» и другие корабли. С воздуха поиск проводили два самолета, а побережье Сахалина осматривали армейские и пограничные части. Однако обнаружить лодку так и не удалось. «С-117» пропала без вести в Татарском проливе предположительно на параллели Холмска. Вместе с лодкой погибли 12 офицеров, 40 старшин и матросов.

Исключена из состава ВМФ СССР 25.04.1953 г.

ДС-13, десантное судно

Тип «ЛСТ». Построено в 1943 - 1944 г. в США. Водоизмещение 284 т. Размерения 36.4 × 10 × 1.4 м. ГЭУ дизельная, 3 × 225 л.с. Скорость 8/6 узлов, дальность 700 миль. Вооружение: 2 × 20 мм. Десантовместимость: 5 средних танков «Т-34» или 350 чел. с 2-3 45-мм пушками и автомашинами «Dodge». Экипаж 19 чел. До 5.10.1945 г. «ЛСТ-1438», с 14.03.1949 г. «ДК-98».

26.05.1945 г. принято советским экипажем в счет поставок по ленд-лизу и 28.07.1945 г. вошло в состав СТОФ. Участвовало в Курильской 17.08 - 1.09.1945 г. десантной операции. 12.01.1949 г. переклассифицировано в танкодесантный корабль. 1.09.1955 г. выведено из боевого состава и законсервировано. 25.06.1956 г. исключено из состава ВМФ и 28—30.06.1956 г. затоплено в Татарском проливе по договору с союзниками.

ДС-15, десантное судно

Тип «LCT». Построено в 1943—1944 г. в США. Водоизмещение 284 т. Размерения 36.4 × 10 × 1.4 м. ГЭУ дизельная, 3 × 225 л.с. Скорость 8/6 узлов, дальность 700 миль. Вооружение: 2 × 20 мм. Десантовместимость: 5 средних танков «Т-34» или 350 чел. с 2-3 45-мм пушками и автомашинами «Dodge». Экипаж 19 чел. До 5.10.1945 г. «LCT-1442», с 14.03.1949 г. «ДК-102».

24.05.1945 г. принято советским экипажем в счет поставок по ленд-лизу и 28.07.1945 г. вошло в состав СТОФ. Участвовало в Курильской 17.08—1.09.1945 г. десантной операции. 12.01.1949 г. переклассифицировано в танкодесантный корабль. 2.11.1953 г. выведено из боевого состава и законсервировано. 25.06.1956 г. исключено из состава ВМФ и 28—30.06.1956 г. затоплено в Татарском проливе по договору с союзниками.

ДС-18, десантное судно

Тип «LCT». Построено в 1943—1944 г. в США. Водоизмещение 284 т. Размерения 36.4 × 10 × 1.4 м. ГЭУ дизельная, 3 × 225 л.с. Скорость 8/6 узлов, дальность 700 миль. Вооружение: 2 × 20 мм. Десантовместимость: 5 средних танков «Т-34» или 350 чел. с 2-3 45-мм пушками и автомашинами «Dodge». Экипаж 19 чел. До 5.10.1945 г. «LCT-1435», с 14.03.1949 г. «ДК-109», с 1.02.1954 г. «БСС-69263».

26.05.1945 г. принято советским экипажем в счет поставок по ленд-лизу и 28.07.1945 г. вошло в состав ТОФ. Участвовало в Курильской 17.08—1.09.1945 г. десантной операции. 12.01.1949 г. переклассифицировано в танкодесантный корабль. 28.11.1953 г. выведено из боевого состава, разоружено и переведено в категорию рейдовых плавсредств. 1.02.1954 г. переформировано в самоходную сухогрузную баржу. 25.06.1955 г. исключено из списков плавсредств ВМФ и 28—30.06.1956 г. затоплено в Татарском проливе по договору с союзниками.

ДС-19, десантное судно

Тип «LCT». Построено в 1943—1944 г. в США. Водоизмещение 284 т. Размерения 36.4 × 10 × 1.4 м. ГЭУ дизельная, 3 × 225 л.с. Скорость 8/6 узлов, дальность 700 миль. Вооружение: 2 × 20 мм. Экипаж 19 чел. До 5.10.1945 г. «LCT-1436», с 14.03.1949 г. «ДК-110», с 1.02.1954 г. «БСС-70263».

26.05.1945 г. принято советским экипажем в счет поставок по ленд-лизу и 28.07.1945 г. вошло в состав ТОФ. Участвовало в Курильской 17.08—1.09.1945 г. десантной операции. 12.01.1949 г. переклассифицировано в танкодесантный корабль. 28.11.1953 г. выведено из боевого состава, разоружено и переведено в категорию рейдовых плавсредств. 1.02.1954 г. переформировано в самоходную сухогрузную баржу. 3.12.1955 г. расформировано и поставлено на отстой. 25.06.1955 г. исключено из списков плавсредств ВМФ и 28—30.06.1956 г. затоплено в Татарском проливе по договору с союзниками.

ДС-20, десантное судно

Тип «ЛСТ». Построено в 1943 - 1944 г. в США. Водоизмещение 284 т. Размерения 36.4 × 10 × 1.4 м. ГЭУ дизельная, 3 × 225 л.с. Скорость 8/6 узлов, дальность 700 миль. Вооружение: 2 × 20 мм. Экипаж 19 чел. До 5.10.1945 г. «ЛСТ-1437», с 14.03.1949 г. «ДК-111», с 1.02.1954 г. «БСС-71263».

26.05.1945 г. принято советским экипажем в счет поставок по ленд-лизу и 28.07.1945 г. вошло в состав ТОФ. Участвовало в Курильской 17.08 - 1.09.1945 г. десантной операции. 12.01.1949 г. переклассифицировано в танкодесантный корабль. 28.11.1953 г. выведено из боевого состава, разоружено и переведено в категорию рейдовых плавсредств. 1.02.1954 г. переформировано в самоходную сухогрузную баржу. 3.12.1955 г. расформировано и поставлено на отстой. 25.06.1955 г. исключено из списков плавсредств ВМФ и 28—30.06.1956 г. затоплено в Татарском проливе по договору с союзниками.

«Рьяный», эсминец

Эсминец типа «Гневный». Проект 7. Заводской № 315. Заложен 31.12.1935 г. (з-д им. А. Марти, Николаев), спущен 31.05.1937 г., вступил в строй 11.08.1939 г. и вошел в состав ТОФ. Водоизмещение стандартное 1885 т, полное 2402 т. Размерения 112.8 × 10.2 × 4.8 м. ГЭУ котлотурбинная, двухвальная, 56500 л.с. Скорость 38.6/19.5 узла. Дальность 2565 миль. Вооружение: 4 × 1 × 130/50 мм в установках Б-13, 2 × 1 × 76/55 мм в установках 34-К, 3 × 1 × 45/46 мм в установках 21-К (впоследствии заменены на 3 × 37-мм автомата), 4 × 12.7 мм пулемета ДШК, 2 × 3 × 533 мм торп. аппарата 39-Ю, 6—12 торпед 53-38, 2 бомбосбрасывателя, 30 глубинных бомб Б-1 и 24 глубинных бомбы М-1, 2 бомбомета БМБ-1, 2 бомбосбрасывателя, 48 (по другим данным до 56) мин типа КБ или до 80 мин обр. 1908 г. Экипаж 236—251 чел.

В 1945 г. — период боевых действий против Японии охранял внутренние коммуникации, сопровождал транспорты, обеспечивал доставку подкреплений десанту в Маоку (ныне Холмск) на Сахалине. Во время войны с Японией «Рьяным» командовал капитан-лейтенант И.Г.Филимонов,

С 1946 г. по 4.02.1949 г. прошел капитальный ремонт.

18.04.1958 г. выведен из боевого состава и переклассифицирован в судно-цель «ЦЛ-33». 8.01.1961 г. потоплен в Японском море во время учебных стрельб.



ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

Общие, справочные издания

1. Берх В. Летопись крушений и пожаров судов русского флота от начала его по 1853 год. СПб, 1855.
2. Богатырев С.В. Потери боевых кораблей и катеров ВМФ СССР в период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Справочник.- Львов: ИПГ «МАРИНА-ПОСЕЙДОН», 1984.
3. Богатырев С.В., Стрельбицкий К.Б. Потери флотов противника на морских ТВД в Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. (Справочное издание). Львов: ТО «Трио», 1992.
4. Веселаго Ф.Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. СПб., 1872.
5. Конкевич Л.Г. Летопись крушений и других бедственных случаев военных судов (хронологический список). СПб., 1874.
6. Соколов А.П. Летопись крушений и пожаров судов Русского флота 1713—1853. СПб., 1855.
7. Суда Министерства Морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. М.: ГПИНИИМТ «Союзморниипроект», 1989.
8. Тарас А.Е. Корабли Российского Императорского флота 1892—1917 гг. Энциклопедия. Изд-во: Библиотека военной истории, 2000.

Архивные источники Моря российской части Арктики

Центральный военно-морской архив

ЦВМА, Ф. 11, Д. 35495, Л. 104, 105, 109; д. 40073, л. 52, 58.

ЦВМА, Ф. 17, Д. 38616, Л. 286.

ЦВМА, Ф. 12, Д. 6580, Л. 510, 515—516, 527; д. 35947, л. 20—21.

ЦВМА, Ф. 982, Оп. 1, Д. 57 л. 30—38.

ЦВМА, Ф. 11, Д. 17543, Л. 375.

ЦВМА, Ф. 129, Д. 6542, Л. 89, 93.

ЦВМА, Ф. 206, Д. 9545, Л. 10.

ЦВМА, Ф. 2, Д. 16907, Л. 1—4.

Центральный государственный архив народного хозяйства

ЦГАНХ, Ф. 8045, Оп. 3, Д. 1112, с. 22, 33, 46; Д. 1362, Л. 264, Л. 62, 147—148, 219—220; Д. 1362 с. 266—267; Д. 1292, Л. 42—48; Д. 759, Л. 385; Д. 760, Л. 181, 184—185, 289—285, 314—310; Д. 1592, Л. 45, 93—106; Д. 888, Л. 22—27;

ЦГАНХ Ф. 9570, Оп. 2, Д. 896, Л. 141—148;

Центральный архив министерства обороны

ЦАМО, Ф. 363, Оп. 6208, д. 126, л. 155;

Центральный архив министерства морского флота

ЦА ММФ, Ф. 65, Оп. 3. Д. 25. Л. 59—62; Д. 51, Л. 53; Д. 132, Л. 7—10;

ЦА ММФ, Ф. а/о. «Комсеверопуть». Оп. 1, Д. 311.

Государственный архив Архангельской области. Ф. 367. Оп. 10. Д. 11. Л. 50.

Моря российской части Дальнего Востока

Российский государственный архив ВМФ

РГА ВМФ. Ф.407. Оп. 1. Д. 162. Л. 51—52. Д. 198. Л.14, 269; Д. 1443. Л. 19—19 об.

РГА ВМФ. Ф. 404. Оп. 6. Д. 90. Л. 395;

РГА ВМФ. Ф. 470. Оп. 1 Д. 26. Л. 3—5; Д. 27. Л. 32.

Российский государственный исторический архив Дальнего Востока

РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 540; Д.549; Д. 536. Л. 9—10, 46; Д. 915. Л. 68; Д. 4. Л. 8—9.

Д. 618. Л.125—126, 129, 155. Д. 262. Л. 82—84; Д. 100. Л. 252—253; Д. 720

РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 1. Д. 482. Л. 35 об, 125—125 об., 156, 112, 115, 116.

РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 7. Д. 14. Л. 2, 8;

РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 6. Д. 78. Л. 5, 19

Государственный исторический архив Сахалинской области

ГИАСО. Ф. 1100. Оп. 1. Д. 161. Л. 62—63; Д. 226.

ГИАСО. Ф. 23 «и». Оп. 1. Д. 108. Л. 46.

ГИАСО. Ф. 788. Оп. 1. Д. 2. Л. 4— 5, 13.15; Д. 3. Л. 20; Д. 9. Л. 7—10.

ГИАСО. Ф. 171. Оп. 1. Д. 13. Л. 6, 25.

ГИАСО. Ф. 408. Оп. 1. Д. 14.

ГИАСО. Ф. 1038. Оп. 1. Д. 14. Л. 251—254.

Государственный архив Российской Федерации

ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 12. Д. 2271.

Использованная литература

Моря российской Арктики

1. *Агранат Г.А.* Зарубежный Север. М: Издательство Академии наук СССР, 1957.
2. *Аделунг Ф.* Литературные известия о древнейших путешествиях иностранцев по России. 1843.
3. *Алексеев Д.А., Новокионов П. А.*- По следам таинственных путешествий М.: Мысль, 1988.
4. *Альбанов В.И.* На юг, к Земле Франца. Типография Морского Министерства в Главном Адмиралтействе, Петроград, 1917.
5. *Ануфриев И.* Из истории мореходства на Севере. Губернская Типография, Архангельск, 1913.

6. *Амундсен и Эльсворт*. Перелет через Ледовитый океан. Государственное издательство. М.–Л., 1927.
7. *Басевич В. В.* Корабли и капитаны. — М.: Транспорт, 1979.
8. *Белов М. И.* История открытия и освоения Северного морского пути. Т. IV. Научное и хозяйственное освоение Советского Севера. 1933—1945 гг. Л.: Гидрометеоиздат, 1969.
9. *Белов М. И.* По следам полярных экспедиций Гидрометеоиздат, Ленинград, 1977.
10. Библиотека мужей знаменитых. Ч. 4.— Типография Императорского московского Театра, 1826.
11. Боевая летопись Военно-Морского Флота. 1941—1942. М.: Воениздат, 1983.
12. *Боечин И.* Первое экспедиционное // *Техника молодежи*, 1987. № 9. С. 12—13.
13. *Быков П. Д.* Военные действия на северном русском морском театре в империалистическую войну. Л., 1939.
14. *Вайнер Б.А.* Северный флот в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1964.
15. *Вайнер Б.А.* Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1989. 304 с.
16. *Визе В.Ю.* История исследования советской Арктики. Севкрайгиз, Архангельск, 1934.
17. *Визе В.Ю.* Моря советской Арктики. М.-Л.: Изд. Главсевморпути, 1948.
18. *Визе В.Ю.* Русские полярные мореходы из промышленных, торговых и служивых людей XVII— XIX вв. М.-Л.: Изд. Главсевморпути, 1948.
19. В конвоях и одиночных плаваниях. — Архангельск: Сев. Зап. кн. изд-во, 1985.
20. *Демидов А.А.* 40 лет на капитанском мостике. — Л.: Лениздат, 1970. 200 с.
21. Дорога в Океан: Очерки по истории флота Северного морского пароходства, 1920—1970. — Архангельск: Сев.-Зап. кн. изд-во, 1970. 102 С.
22. *Залесский Н.А.* Флот Русского Севера в годы Первой мировой и Гражданской войн // *Летопись Севера*, т. VI. — М., 1972. С. 131–161.
23. История второй мировой войны. 1939—1945. — М.: Воениздат. Т. 5, 1975; Т. 6, 1976. 520 С.
24. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. I. М., 1956; Т. II. Л., 1962; Т. III, Л., 1959; Т. IV. Л., 1969.
25. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. II. Л., 1962. С. 460.
26. *Киселёв А.А., Краснобаев А.И.* История Мурманского тралового флота. Мурманск, 1973.
27. *Колотов Н.А.* Аварии морских судов и их предупреждение. — М.: Мор. транспорт. 1959.
28. *Кучепатов Ю. Н.* Огненные мили. — Архангельск: Сев.-Зап. кн. изд-во, 1972.
29. *Ларинцев Р.И.* Ленд-лизские поставки на Северный флот и их эффективность // *Война в Арктике (1939—1945)*. Архангельск: Правда Севера, 2001.

30. Митько В.Б., Митько А.В., Минина М.В. Подводное наследие России в полярных конвоях Арктики. Сб. статей: Подводное культурное наследие 2013; Международная научно-практическая конференция по подводной археологии и морской истории. М.: Изд-во «Нептун XXI век». С. 241.
31. Морской атлас. Т. I. — М.: Морской Генеральный штаб, 1950.
32. Морской атлас. Т. III. Военно—исторический. Ч. 2. — М.: Главный штаб ВМФ, 1963.
33. Морской атлас. Т. III. Ч. 2. Описания к картам. — М.: Главный штаб ВМФ, 1966.
34. Морской транспорт СССР. К 60-летию отрасли. М.: Транспорт, 1984.
35. Огненные походы: Мурманское морское пароходство в годы Великой Отечественной войны. Мурманск: Кн. изд-во, 2005.
36. Платонов А.В. Потери кораблей Северного флота в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. // Война в Арктике (1939—1945). Архангельск: Правда Севера, 2001.
37. Прапор С. Поиски следов экспедиции Русанова // Спортсмен—подводник, 1978, № 52. С. 45—50;
38. Шпаро Д., Шумилов А. Путь, прочерченный пунктиром // Вокруг света, 1977. № 7. С. 22—30.
39. Пузырев В.П. Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне. — М.: Воениздат, 1981.
40. Пузырёв В. П. Боевое содружество на Севере // Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы. Вып. 2. М.: Наука, 1994. 210 С.
41. Руге Ф. Война на море. — М.: Воениздат, 1957.
42. Регистр морских судов. 1933—1939. — Л.; М.: Водный транспорт, 1938. .
43. Сендик И.М. Боевые действия флотов в Арктике. М.: Военное изд-во МО СССР, 1966.
44. Смирнов К.Д. Суда конвоев в Россию // Конвои: Исследования, воспоминания, библиография, документы. Архангельск, 1995. 210 с.
45. Суда Министерства Морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. М.: ГПИНИИМТ «Союзморниипроект», 1989.
46. Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941—1945 гг. М.: Андреевский флаг, 1997;
47. Щедролосев В.В. Боевое взаимодействие кораблей в северных конвоях 1941—1945 гг.// Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы. Вып. 4. Архангельск, 2000. 198 с.
48. Эдлинский С.Ф. Северный транспортный флот в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941—1945 гг. — М.: Мор. транспорт, 1963.
49. Энциклопедия советских надводных кораблей 1941—1945. Платонов А. В. Полигон. 2002.
50. Meister J. Der Seekrieg in den Osteuropaischen Gewassern 1941—1945. Munchen: — Lehmann, 1954.

51. Rohwer J. Die U—Boot—Erfolge der Achsenmächte. 1939—1945. — München, 1968.
52. Schofield B.B. The Arctic Convoys. — London, 1977.
53. Steensen R. Den Nordlige Sovey. — Kobenhavn: Lundsgaard, 1957. — 503 S.
54. Groner E. Taschenbuch der Handelsflotten 1940. Zweite Auflage. München—Berlin: G. F. Lehmanns Verlag, 1940.
55. Eesti Kaubalaevastik — 1940. — Tallinn, 1940 a. Kugniecibas Gada Gramata — 1939. — Riga, 1939 g.

Моря российской части Дальнего Востока

1. Бахрушин С.В. Очерки по истории колонизации Сибири в XVI и XVII вв. М., 1927.
2. Библиотека мужей знаменитых. Ч. 4,- Типография Императорского Московского Театра, 1826.
3. Берг Л. С. Открытие Камчатки и экспедиции Беринга. М. —Л.: Изд-во Академии наук СССР, 1946.
4. Болотников Н. Никифор Бегичев. М.—Л.: Изд-во Главсевморпути, 1949.
5. Брейтфус Л. Данные о плавании судов спасательной экспедиции пароходов «Андромеда» и «Кит» («Полярный») в 1915 году. Типография Морского Министерства, в Главном Адмиралтействе, Петроград, 1916.
6. Буйко П. Записки челюскинца. Молодая гвардия — Ленинградское отделение, 1934.
7. Ваксель С. Вторая Камчатская экспедиция Витуса Беринга. Л.—М.: Изд-во Главсевморпути, 1940.
8. Виттенбург П.В. В поисках Амундсена. Л.: Изд-во «Красная газета», 1928.
9. Ведерников Ю. Не скажет ни камень, ни крест, где легли... Из хроники кораблекрушений в российских водах Дальнего Востока. Режим доступа: http://www.scubadiving.ru/biblioteka/wreck_diving/dalnevostoch_wreki_f.htm. (дата обращения 04.08.2017)
10. Ведерников Ю.В. Российское мореплавание на Тихом океане за триста семьдесят лет своей истории. Хроника судоходства и кораблекрушений, 1639—2014 годы. Владивосток, 2016.
11. Владивосток, 1887, № 35, 30 августа
12. Владивосток, 1889, № 3, 15 января.
13. Ф. фон Врангель. Путешествие по северным берегам Сибири и Ледовитому морю. В типографии А. Бородина, СПб., 1841.
14. Гаврилов С.В. Теплоход «Охотск» (1928—1930 гг.) и парусно-моторная шхуна «Чукотка» (1928—1931 гг.)// Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. 2004, № 7.
15. Гаврилов С.В. Вдоль камчатских берегов. Транспортное и рыбопромышленное освоение охотско-камчатского побережья в конце XIX — первой половины XX вв. Петропавловск-Камчатский, 203.

16. *Гаврилов С.В.* Летопись флота Камчатки рыбацкой (1928—1990 гг.) // Северная Пацифика. Электронная версия: <http://www.npacific.ru/np/library/publikacii/questhist/ist—717.htm> (дата обращения 15.02.2017)
17. *Гранстрем Э.* Вдоль полярных окраин России. Типография А. В. Орлова, Санкт-Петербург, 1905.
18. *Геденштром М.* Отрывки о Сибири. В типографии медицинского департамента министерства внутренних дел, Санкт-Петербург, 1850.
19. *Гранстрем Э.* Вдоль полярных окраин России. Типография А. В. Орлова, Санкт-Петербург, 1905.
20. Дальневосточное морское пароходство. 1880—1980. Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1980.
21. *Колотов Н. А.* Океан в огне: Моряки транспортного флота Дальнего Востока в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. — Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1972. — 207 с. 22. *Магидович И.П.* Очерки по истории географических открытий. Т. 1. М.: Государственное Учебно-педагогическое издательство Министерства просвещения РСФСР, 1949.
23. *Марков С.* Летопись Аляски. Москва—Ленинград: Издательство Главсевморпути, 1945.
24. *Менделеев Д.И.* К познанию России (изд. 3). СПб., 1906.
25. *Мионов А.* Поход «Челюскина». Севкрайгиз, Архангельск, 1935.
26. *Норденшельд А.Е.* Шведская полярная экспедиция 1878—79 г. Открытие северо-восточного прохода. Типография и хромолитография А. Траншеля, Санкт-Петербург, 1880.
27. *Окладников А. П.* Древнерусские полярные мореходы у берегов Таймыра. Сборник докладов юбилейной сессии Арктического научно-исследовательского института, Москва — Ленинград, 1945.
28. *Островский Б.Г.* Итоги работ советских экспедиций на Крайнем Севере. Северное краевое издательство, Архангельск, 1933.
29. *Руднев Г.А.* Огненные рейсы. — Владивосток: Дальневосточн. кн. изд-во, 1975. — 103 с.
30. *Руднев Г.А.* Курсы, проложенные под огнем. — Владивосток: Дальневосточн. кн. изд-во, 1983. — 312 с.
31. *Самарин И.А.* Летопись сахалинских кораблекрушений // Краеведческий бюллетень № 3, Южно-Сахалинск, 1996. С.3—10.
32. *Самарин И.А.* Остров погибших кораблей. Южно—Сахалинск, 2013. 192 с.
33. *Самарин И.А.* Загадка «Михаила» (по следам морской катастрофы) // Вестник Сахалинского музея № 2, Южно—Сахалинск, 1995. С. 310—324.
34. Сборник «Русские мореходы в Ледовитом и Тихом океанах». Ленинград—Москва: издательство Главсевморпути, 1952.
35. Сборник «Русские мореплаватели». М.: Военное издательство, 1953.

36. Сборник документов «Русские экспедиции по изучению северной части Тихого океана во второй половине XVIII в». М.: Наука, 1989.

37. Сборник документов «Открытия русских землепроходцев и полярных мореходов XVII века на северо–востоке Азии». М.: Государственное издательство «Географической литературы», 1951.

38. *Шевелева Т.* Использование интервентами Северного морского пути. Журнал «Красный архив» № 1, М., 1941.



БЛАГОДАРНОСТИ

Автор благодарит

за помощь, оказанную при подготовке настоящего издания:

Ю.В. Ведерникова, Р.А. Фадеева, В.Н. Ведерникова, И.Н. Кочергину,
С.С. Ипполитова, Н.П. Лакутину, М.Ю. Маякова;

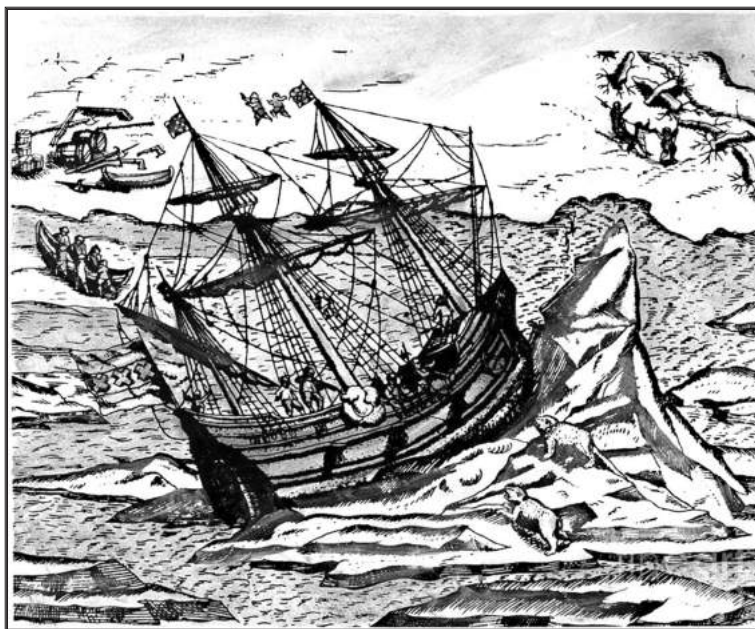
за поддержку:

В.В. Аристархова, А.О. Аракелову, В.А. Цветнова, С.С. Голубенко,
Е.В. Бахревского, А.С. Миронова.

В данную работу включены расположенные на картах-приложениях объекты подводного культурного наследия Арктики и Дальнего Востока (номера объектов, приведенных в книге, соответствуют обозначенным на карте). Карты разработаны и составлены в Центре картографических и Геоинформационных систем Института Наследия А.И. Ельчаниновым, И.О. Зеленцовым, А.А. Парамоновой. Фотографии-заставки к разделам предоставлены В.В. Рябиковым.



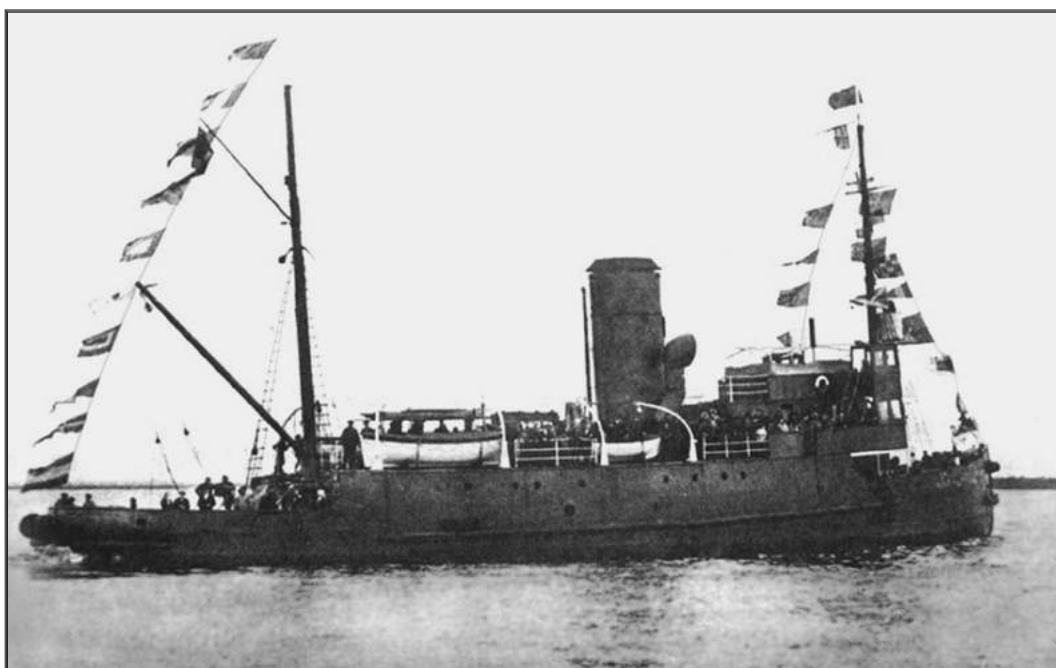
*Трёхмачтовый барк «Eclipse»
(Белое море, объект № 6)*



*Каравелла Вильяма Баренца «Mercury»
(Карское море, объект № 6)*



*Шхуна «Геркулес»
(Карское море, объект № 5)*



Ледокол № 9. Погиб в Белом море со всем экипажем 24 октября 1932 г. во время перехода из Архангельска на помощь лихтеру «Альбатрос»



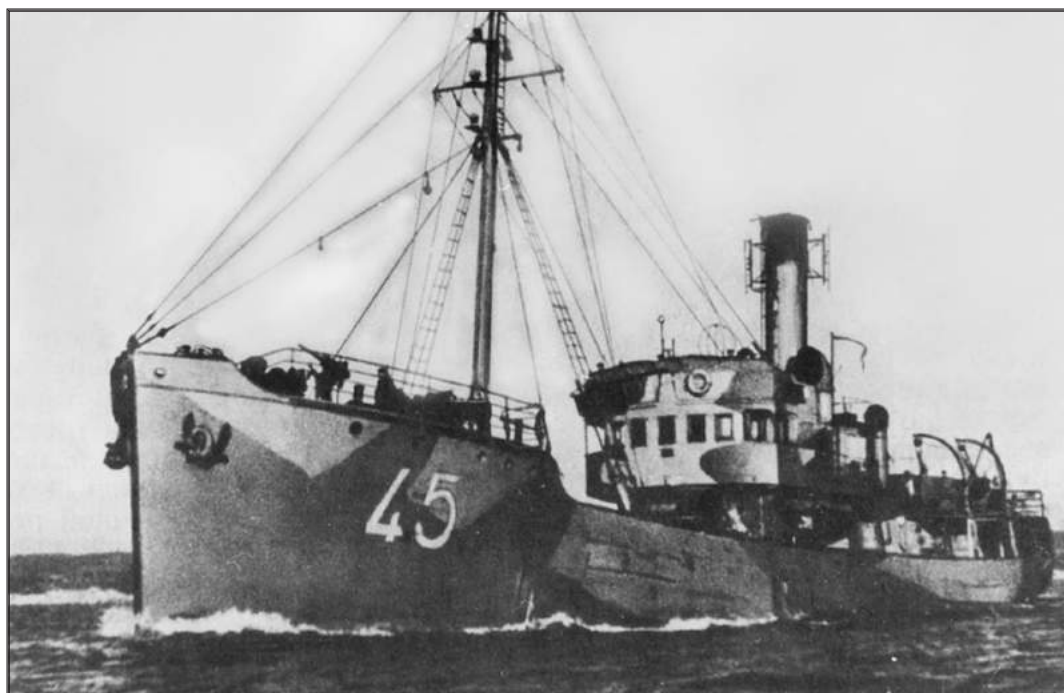
*Пароход «Челюскин»
(Восточно-Сибирское – Чукотское моря, объект № 5)*



*Парусно-моторный бот «Норд»
(Карское море, объект № 26)*



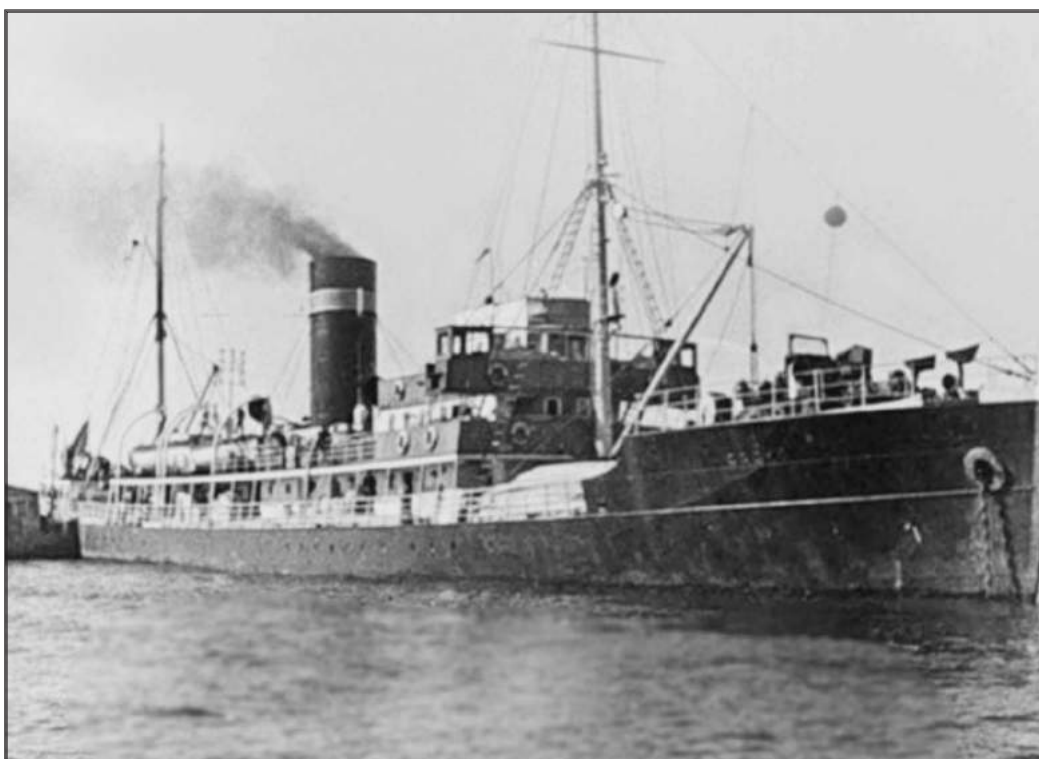
*Лидер эскадренный миноносцев «Ленинград»
(Белое море, объект № 24)*



*Вспомогательный тральщик ТЩ-37
(Белое море, объект № 16)*



*Гидрографическое судно «Академик Шокальский»
(Карское море, объект № 27)*



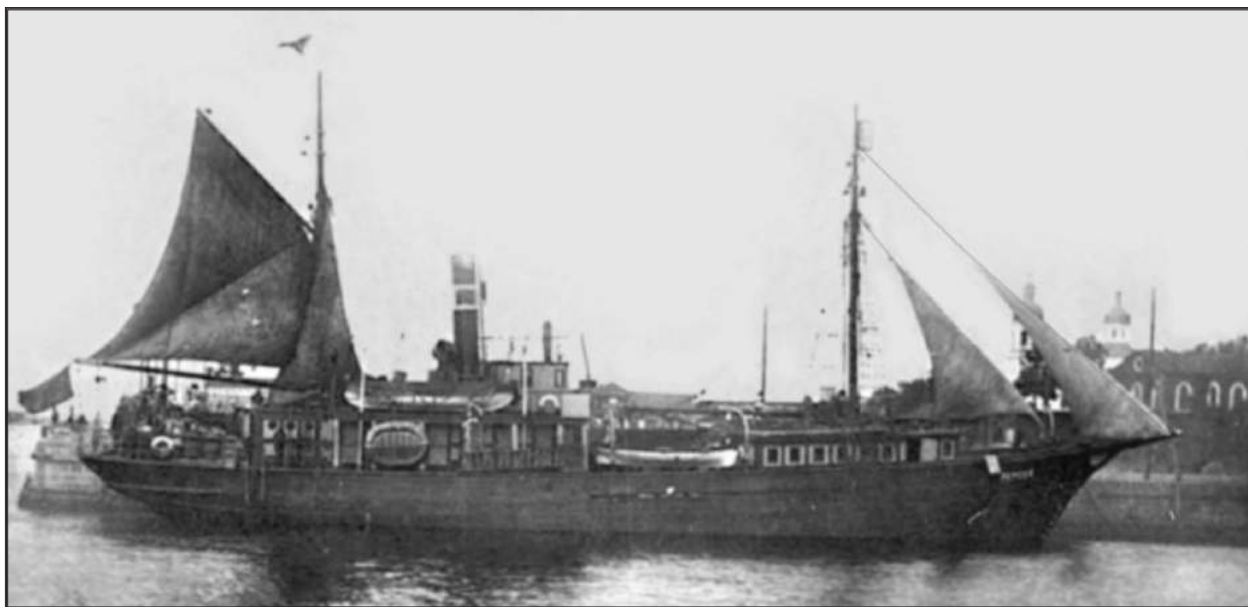
*Ледокольный пароход «Садко»
(Карское море, объект № 17)*



*Гибель ледокольного парохода «Александр Сибиряков»
(Карское море, объект № 19)*



*Ледокольный пароход «Александр Сибиряков»
(Карское море, объект № 19)*



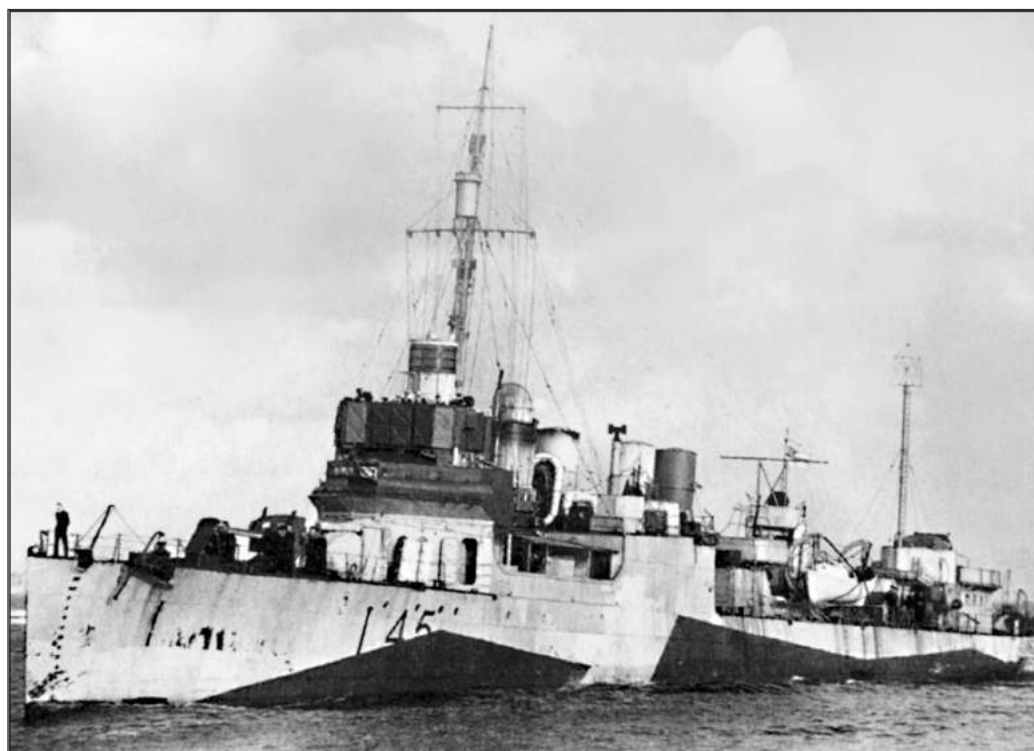
*Гидрографическое судно «Персей». Фото 1920-х гг.
(Баренцево море, объект № 9)*



*Останки гидрографического судна «Персей», Фото 1980-х гг.
(Баренцево море, объект № 9)*



*Пароход «Крестьянин»
(Баренцево море, объект № 16)*



*Эсминец «Деятельный»
(Баренцево море, объект № 12)*



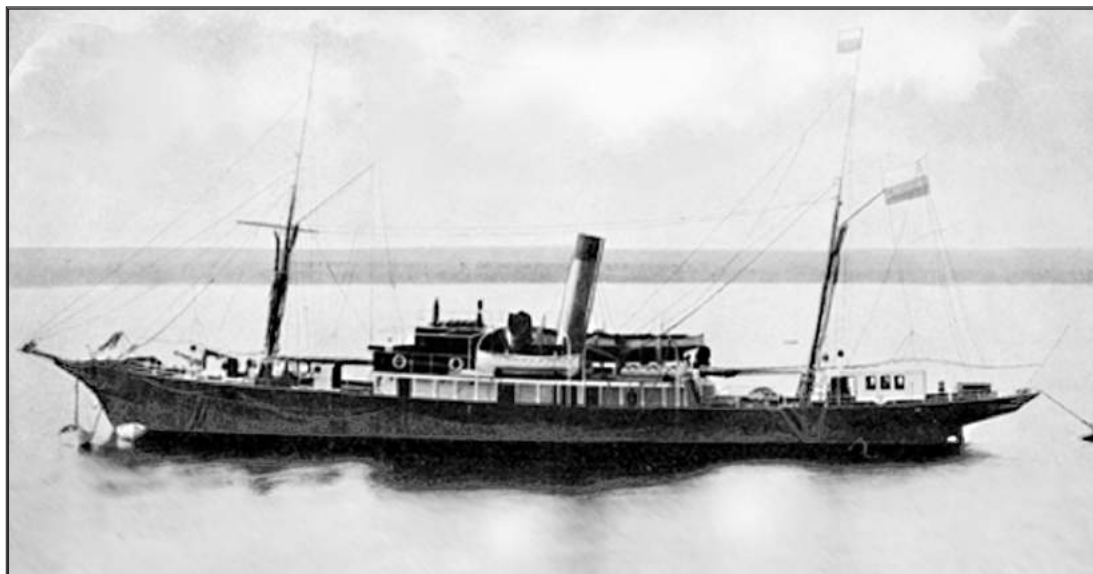
*Британский легкий крейсер «Edinburgh»
(Баренцево море, объект № 93)*



*Торпедный катер типа «А-1» («Воспер»)
(Баренцево море, объект № 29, № 140-150)*



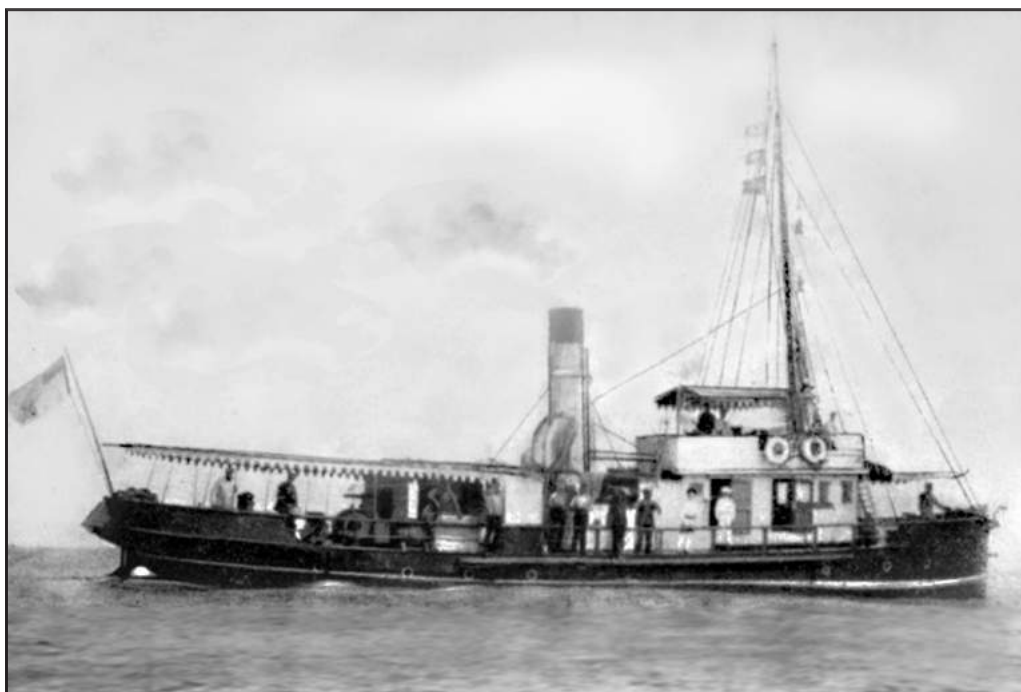
Моря российской части Дальнего Востока



*Охранный крейсер «Командор Беринг»
(Охотское море – Тихий океан, объект № 77)*



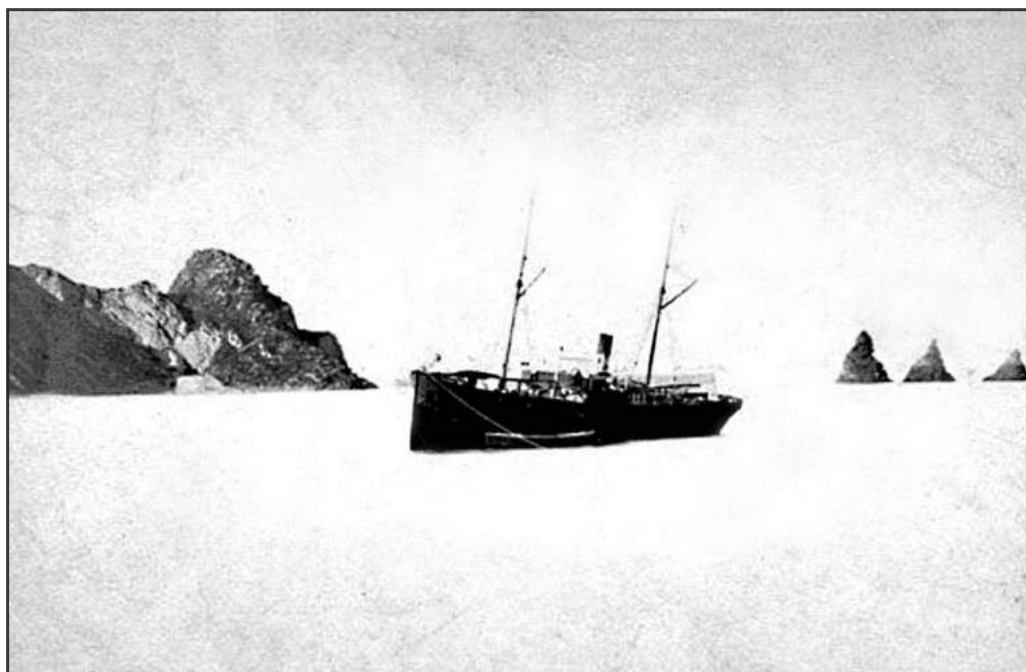
*Китобойная база «Михаил»
(Охотское море – Тихий океан, объект № 55)*



*Пароход «Меотида»
(Охотское море – Тихий океан, объект № 51)*



*Фрегат «Паллада»
(Японское море, объект № 15)*



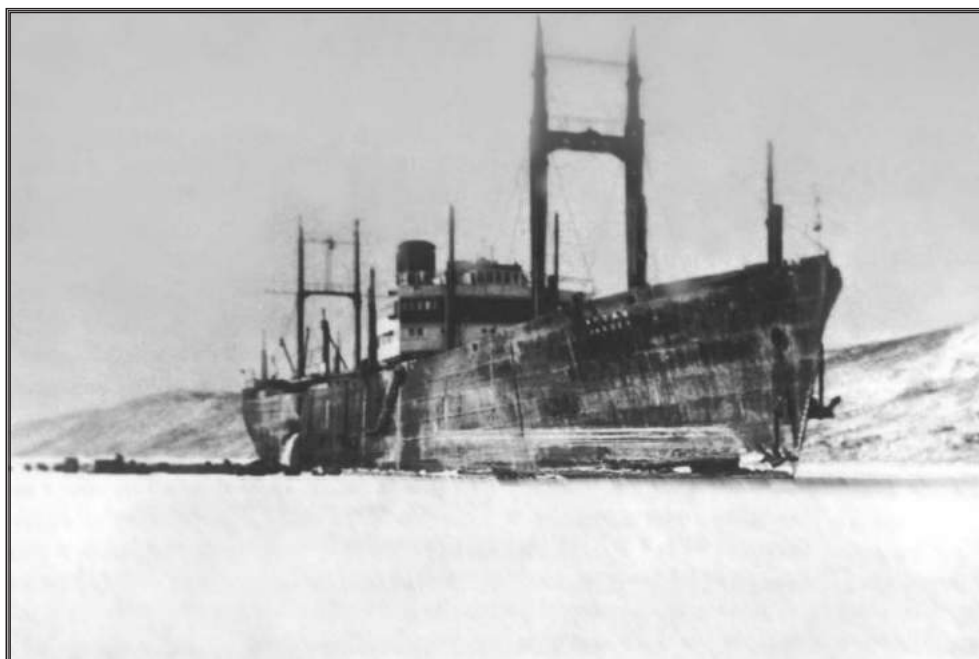
*Норвежский пароход «Atlas»
(Охотское море – Тихий океан, объект № 65)*



*Бронепалубный крейсер 2 ранга «Изумруд»
(Японское море, объект № 22)*



*Пароход «Камо»
(Берингово море, объект № 11)*



*Пароход «Дальстрой» в бухте Нагаево, Фото С.П. Королева, 1937 г.
(Японское море, объект № 51)*



*Теплоход «Охотск»
(Охотское море – Тихий океан, объект № 80)*



*Пожар на теплоходе «Охотск». Фото 1930 г.
(Охотское море – Тихий океан, объект № 80)*



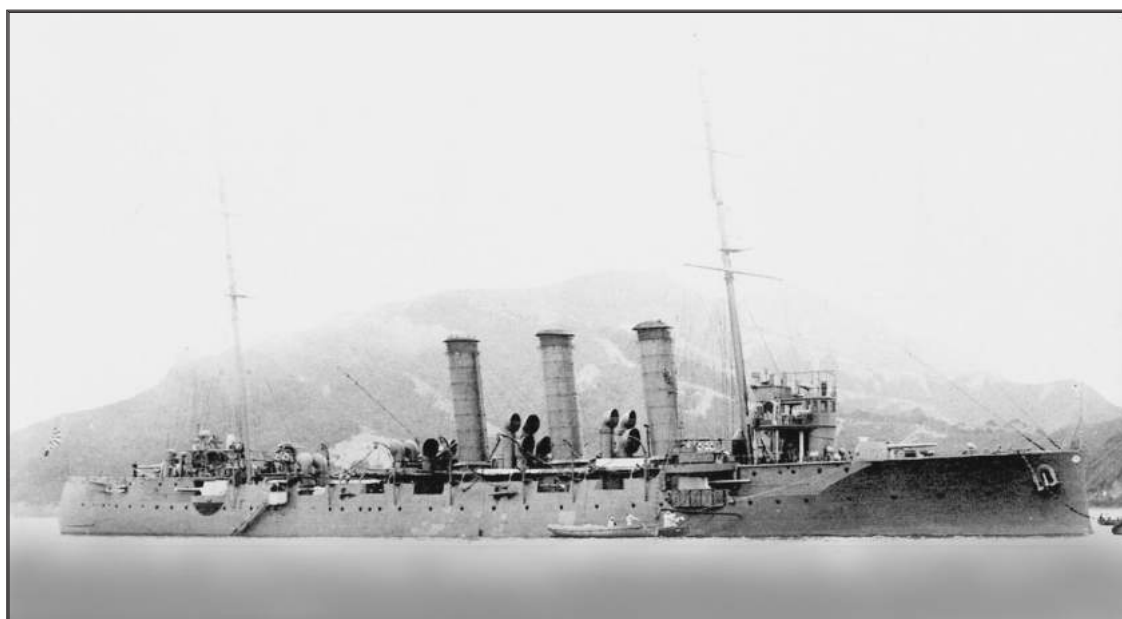
*Малая подводная лодка типа «М» XII серии
(Японское море, объект № 33,34)*



*Подводная лодка ВМС США «S-44»
(Охотское море – Тихий океан, объект № 120)*



*Эскадренный миноносец «Верный»
(Японское море, объект № 46)*



*Японский бронепалубный крейсер «Ниитака» в 1918 г.
(Охотское море – Тихий океан, объект № 85)*

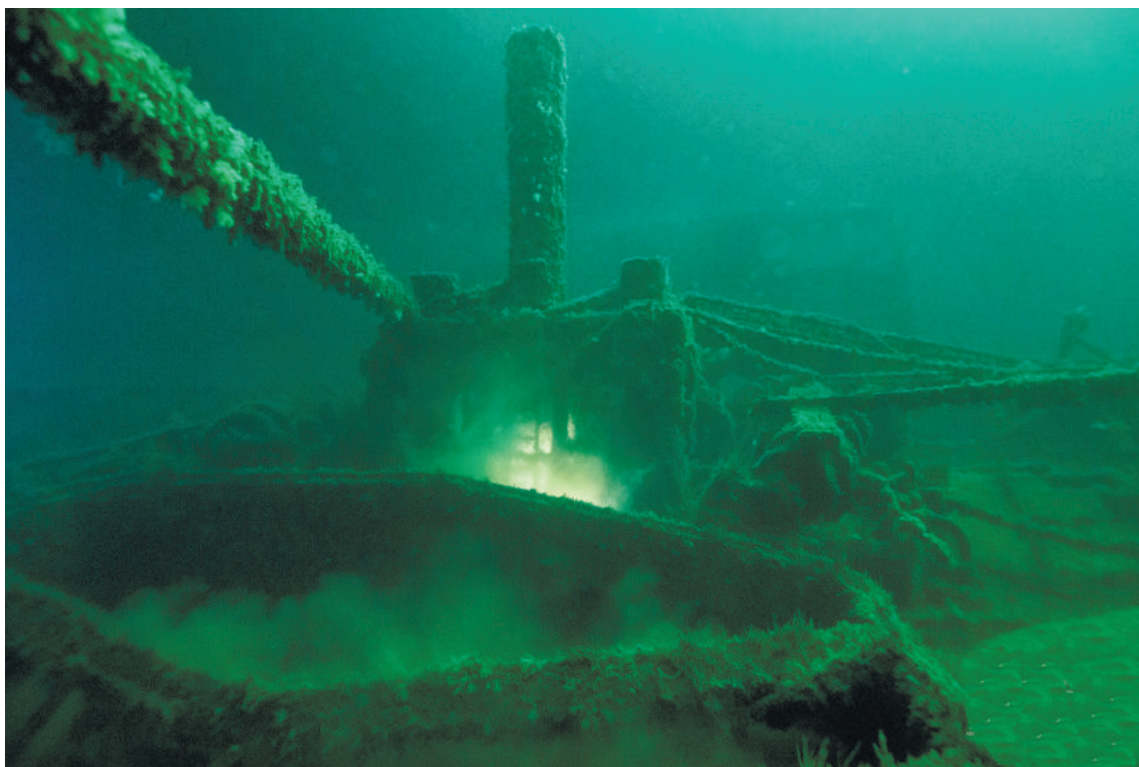


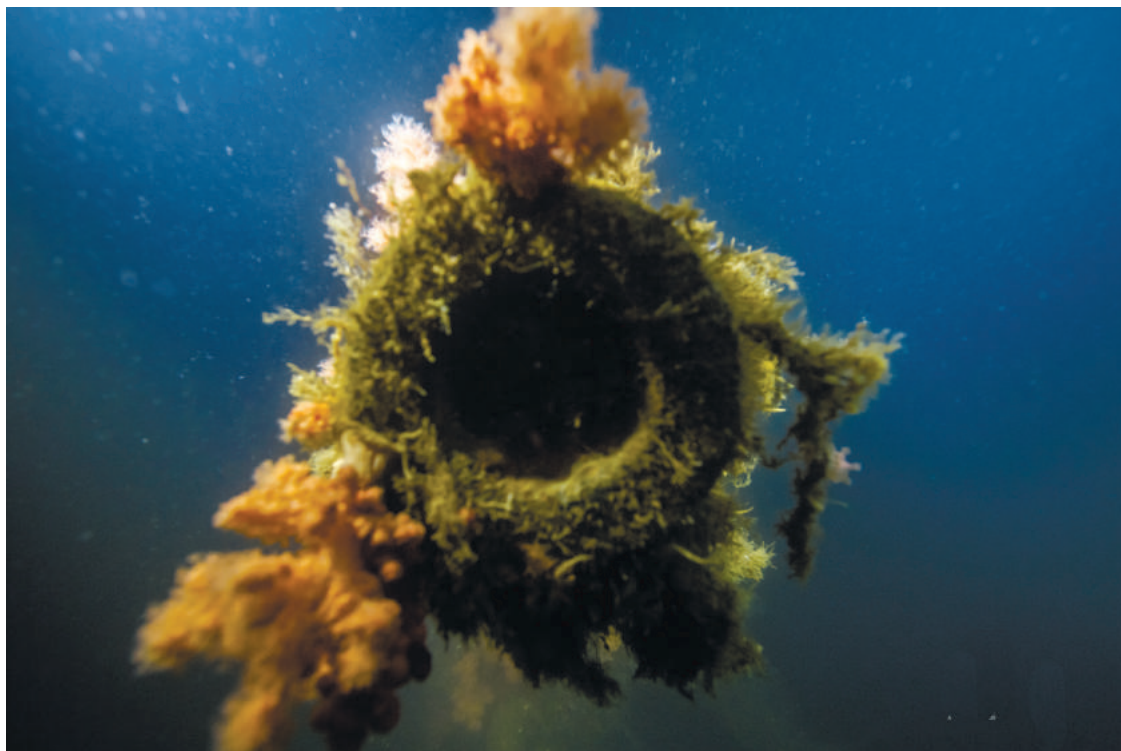
*Останки парохода «Марина Раскова», погибшего в Карском море.
Фото: ООО «Фертоинг»*





*Обследование парохода «Марина Раскова».
Фото: ООО «Фертонг».*

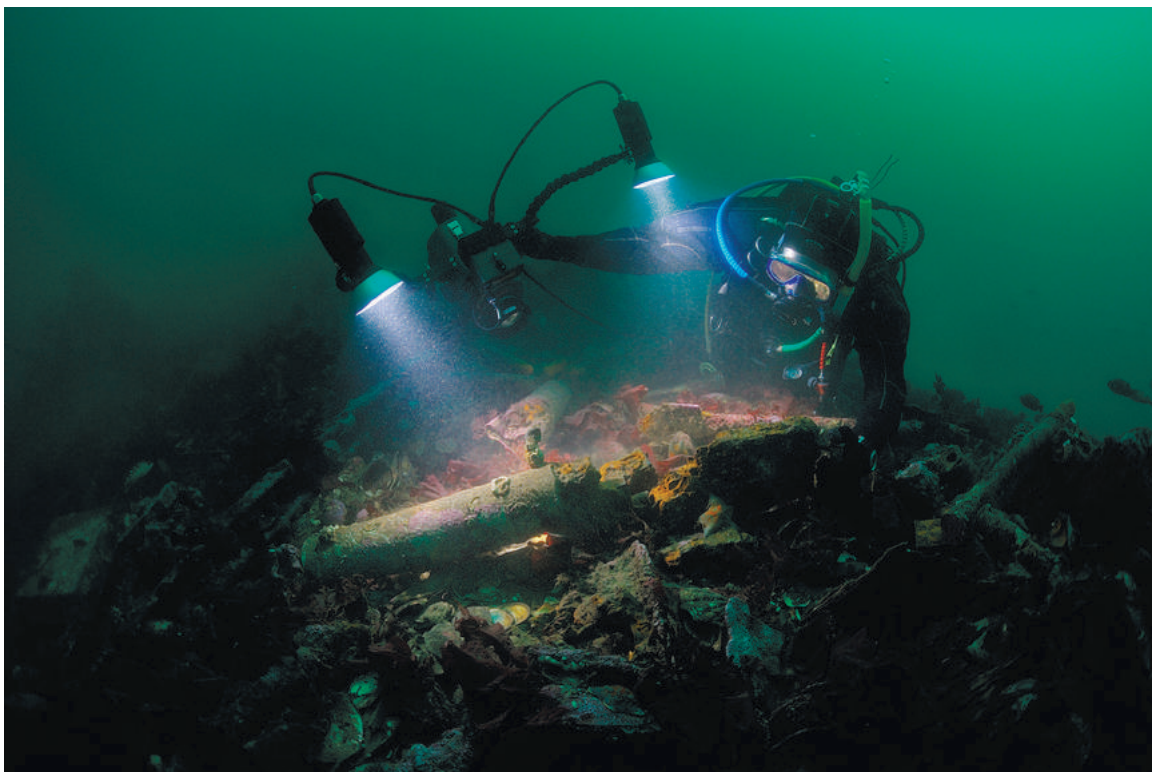




*Орудие ледокольного парохода «А. Сибиряков».
Фото: ООО «Фертонг»*



*Конструкция немецкой подводной лодки «U-362», затонувшей в Карском море.
Фото: ООО «Фертонг»*

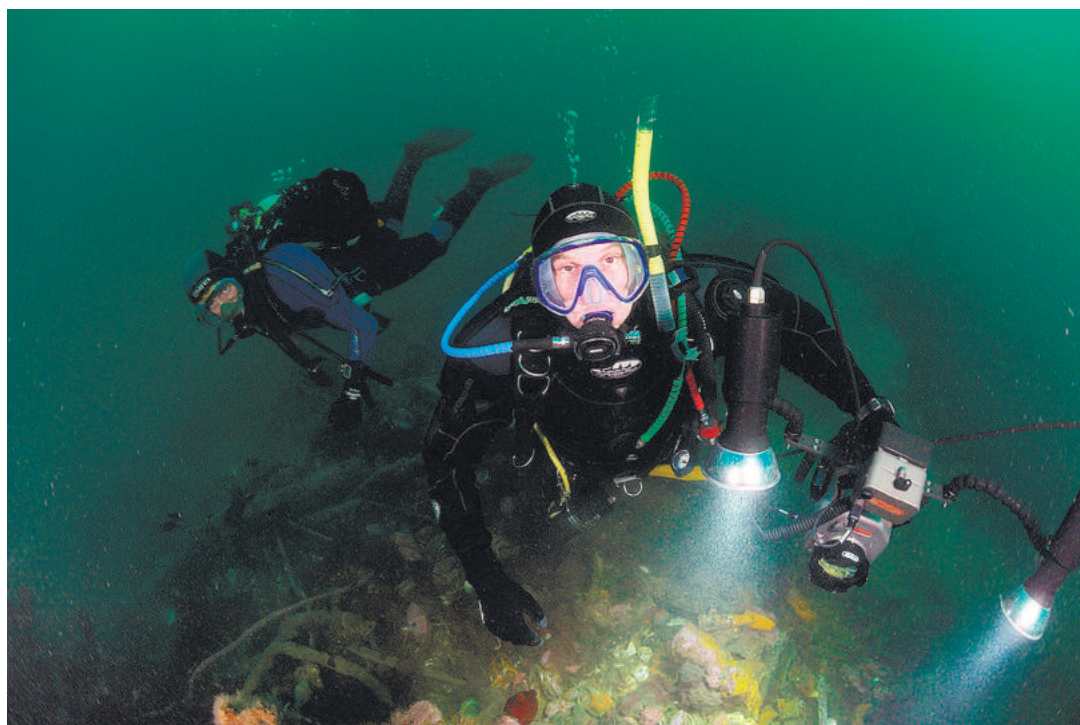


Останки миноносца № 208. Фото: А. Шпатака





*Останки миноносца № 208.
Фото: А. Шпатака*



*Обследование останков миноносца № 208.
Фото: А. Шпатака*



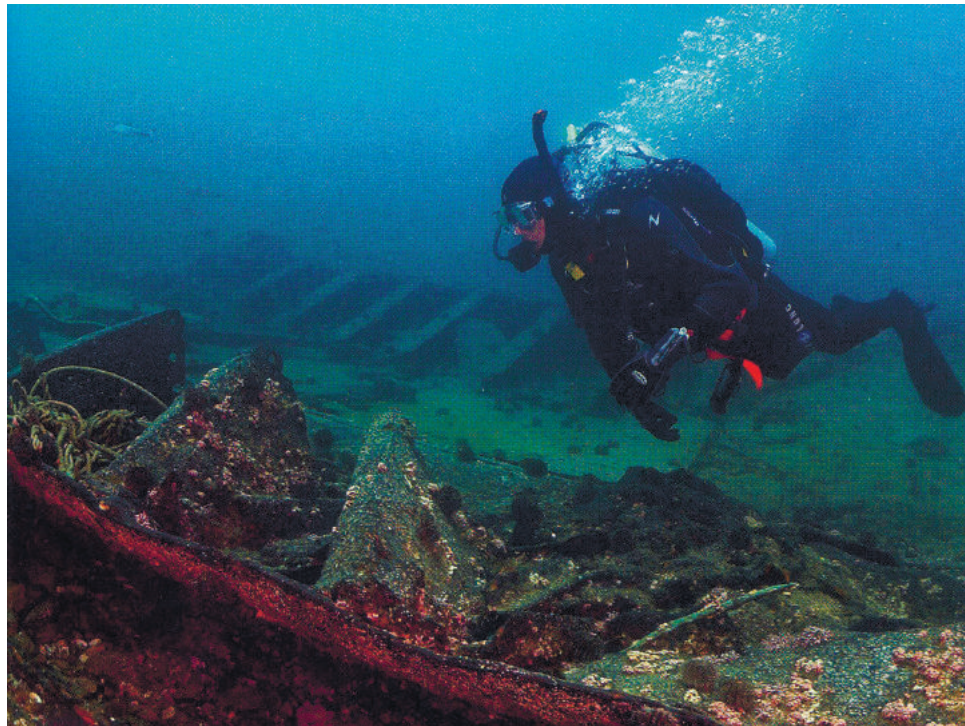
*Остатки орудейного боекомплекта миноносца № 208.
Фото: С. Семененко*



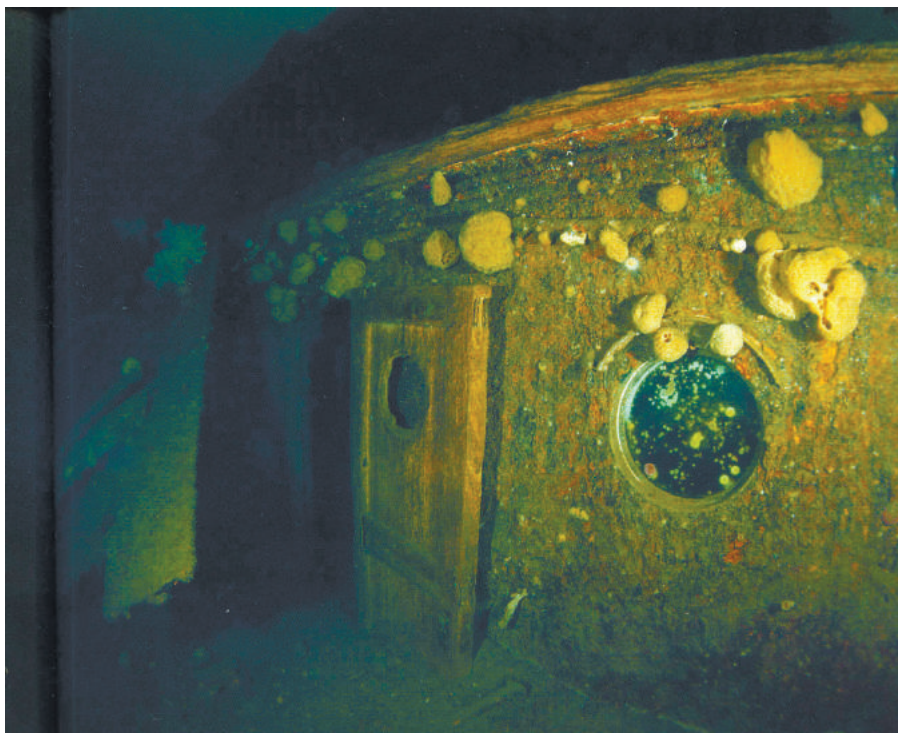
*Бычок в разрушенном палубном шпигате миноносца № 208.
Фото: С. Семененко*



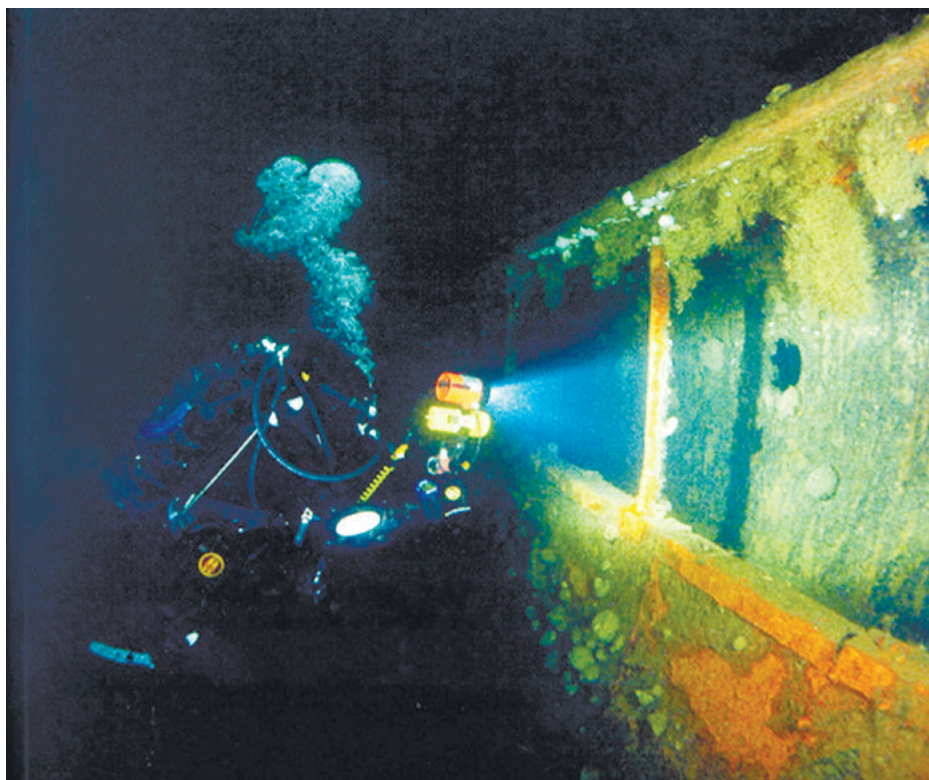
Останки парохода «Выборг».
Фото: А. Оборина (журнал «Нептун XXI век» № 3/4, 2016)

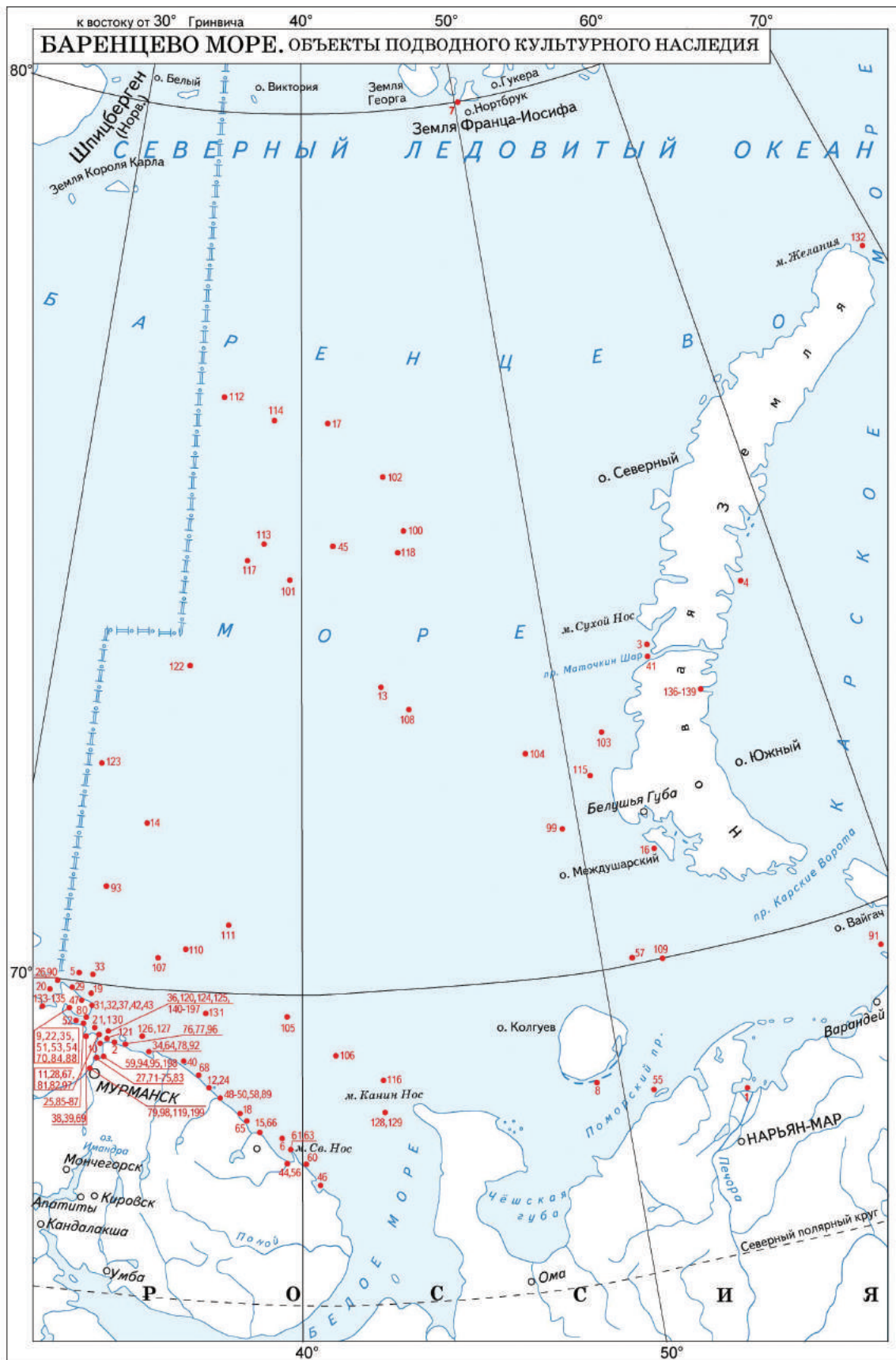


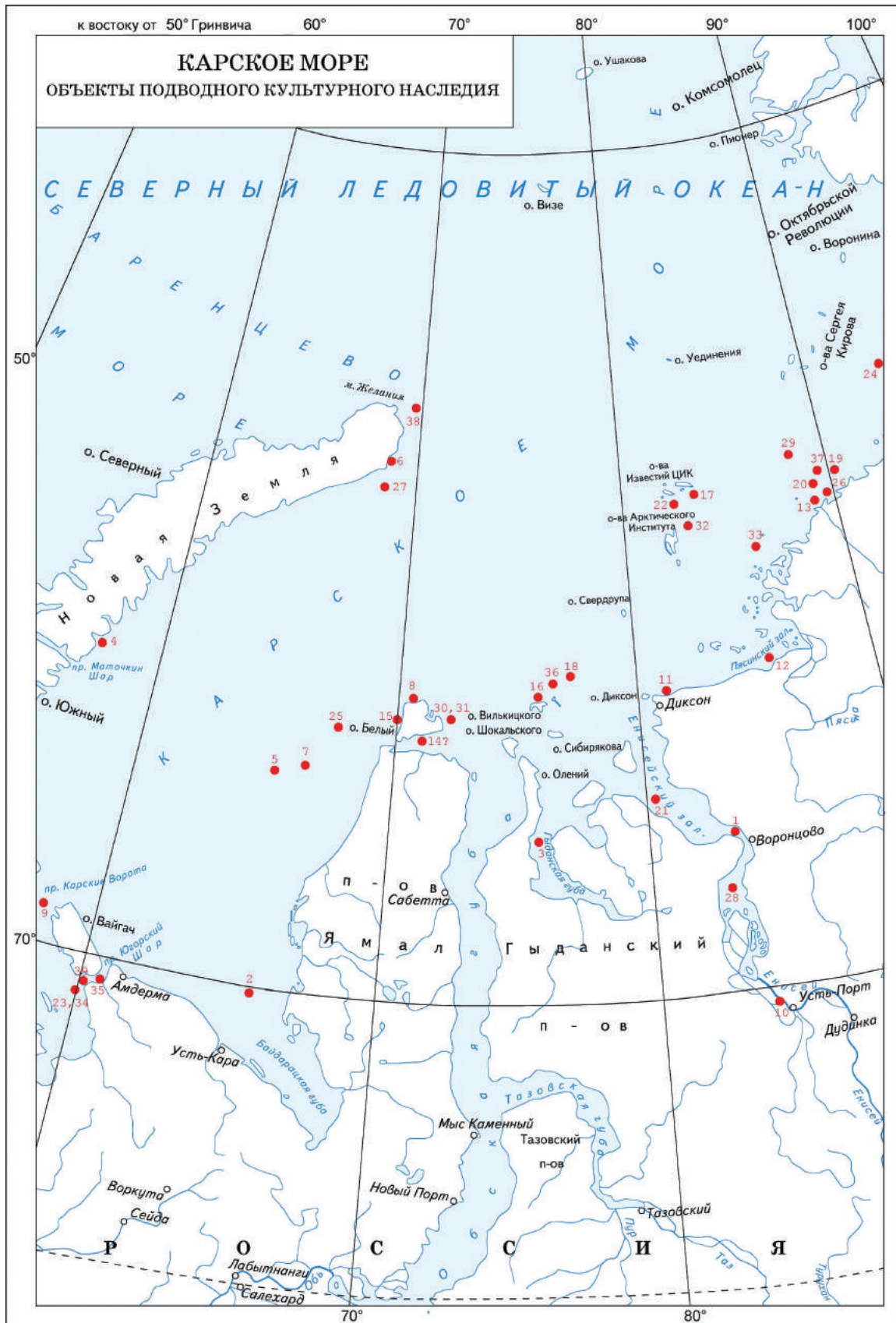
Останки парохода «Викинг».
Фото: А. Шпатака

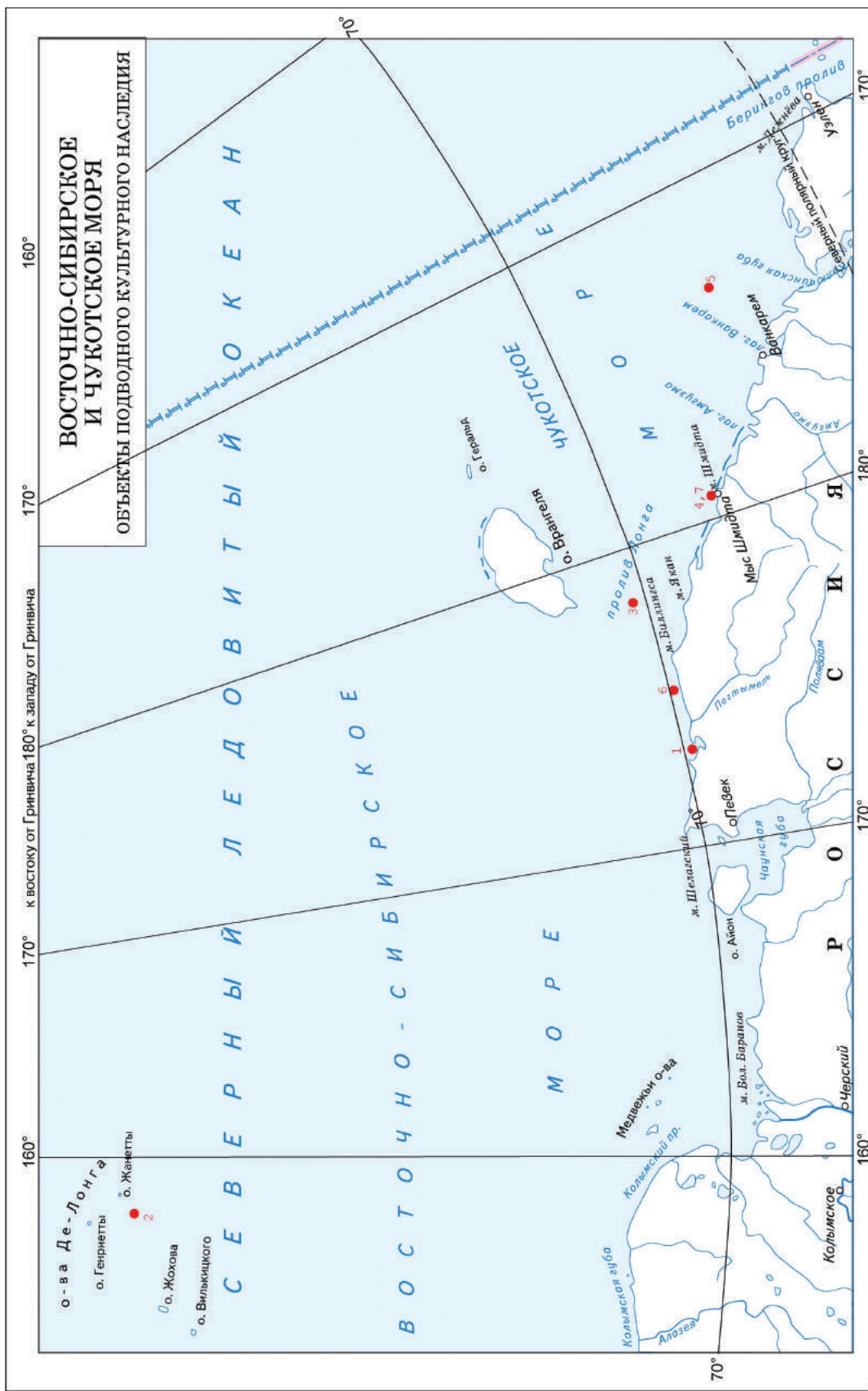


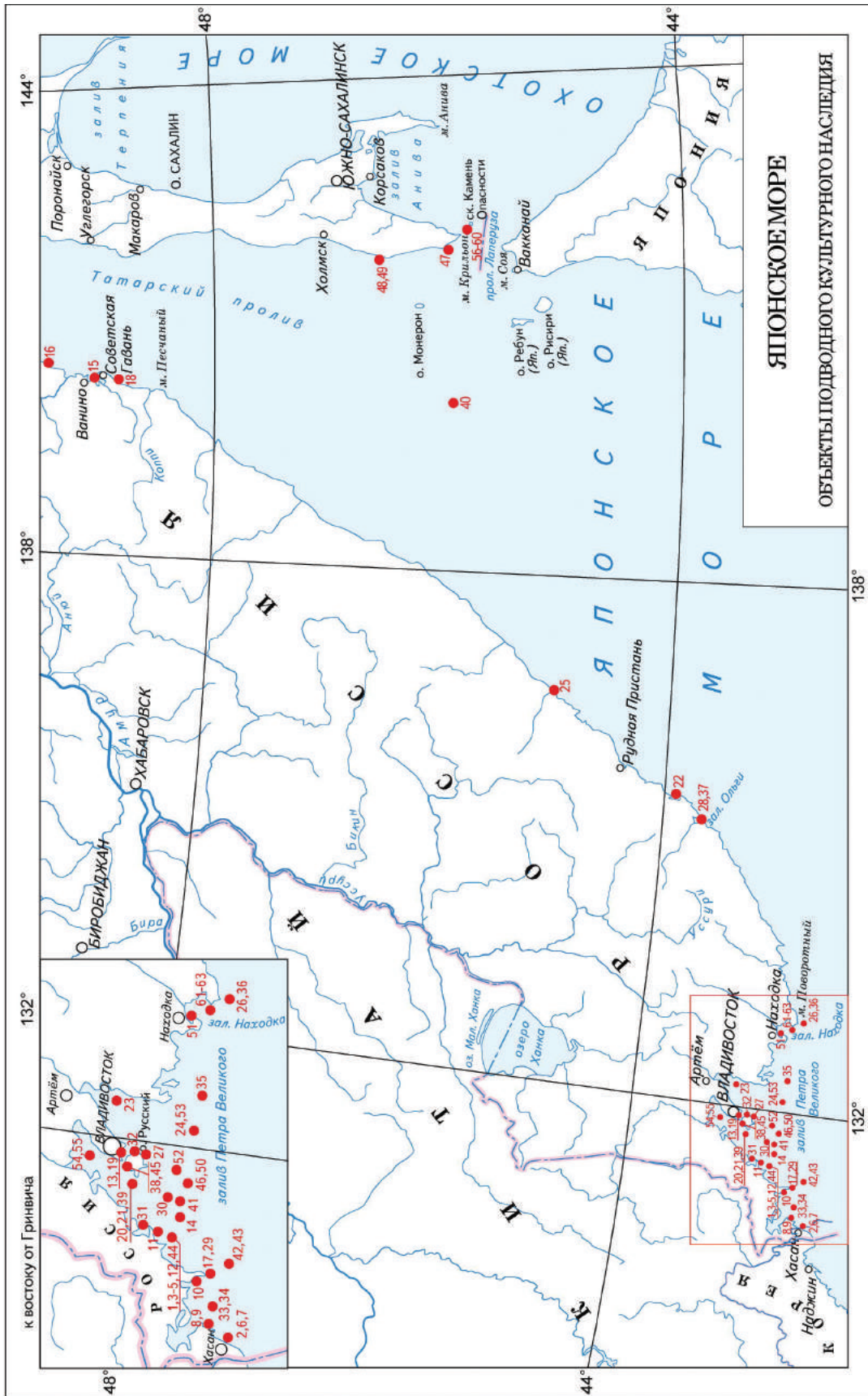
*Американский пароход «Steel Worker». Фото: М. Семенова
(журнал «Нептун XXI век» № 2. 2007)*

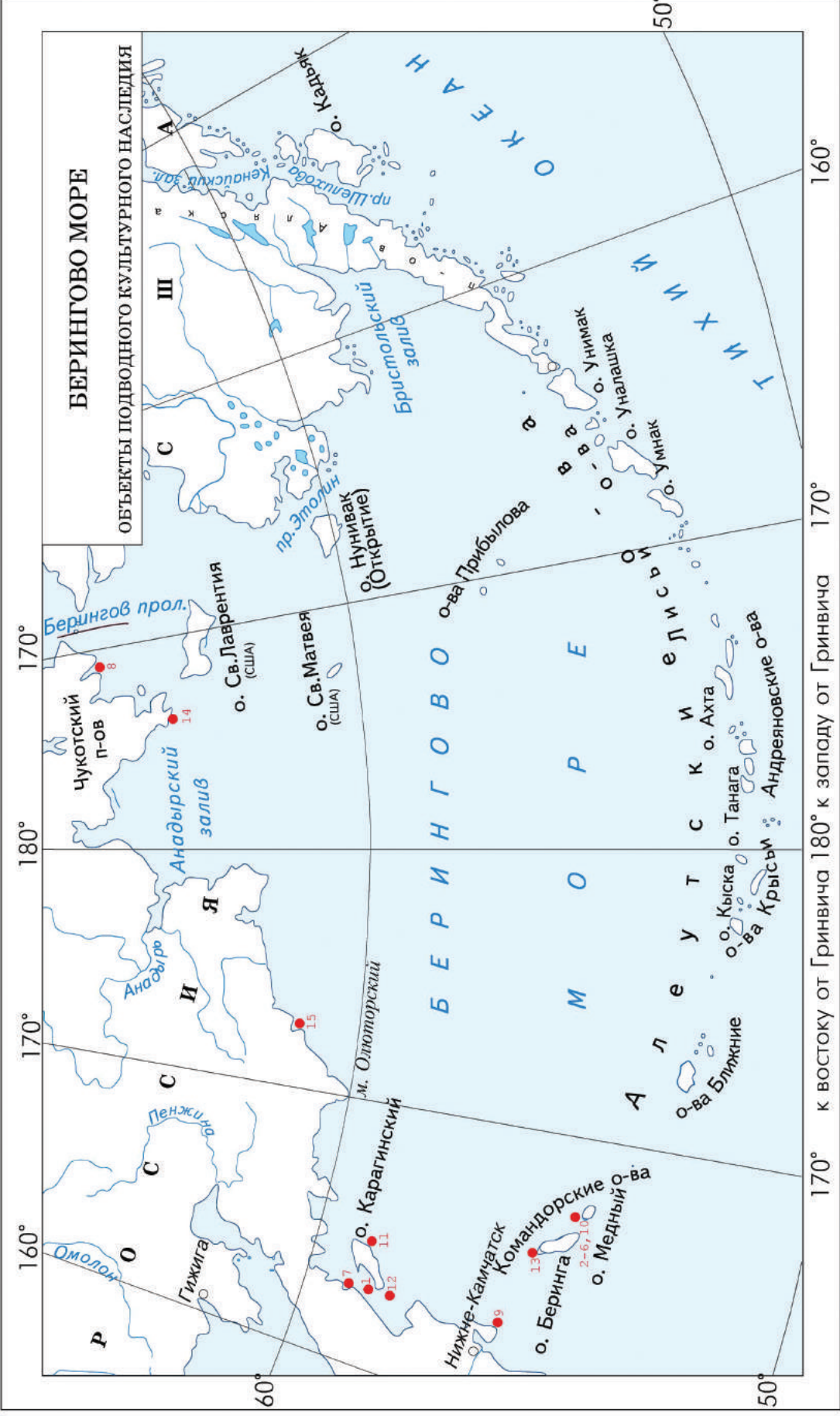


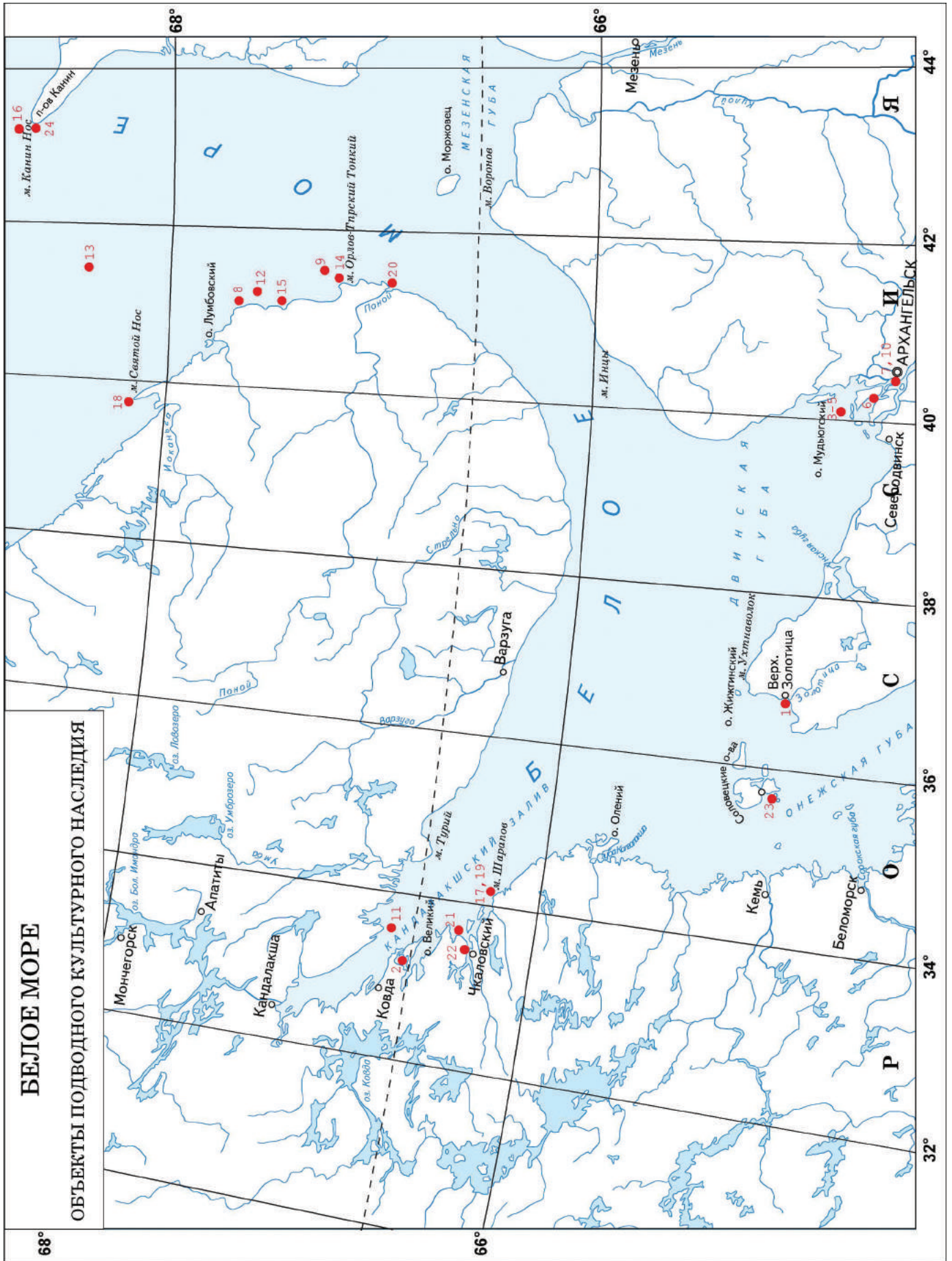






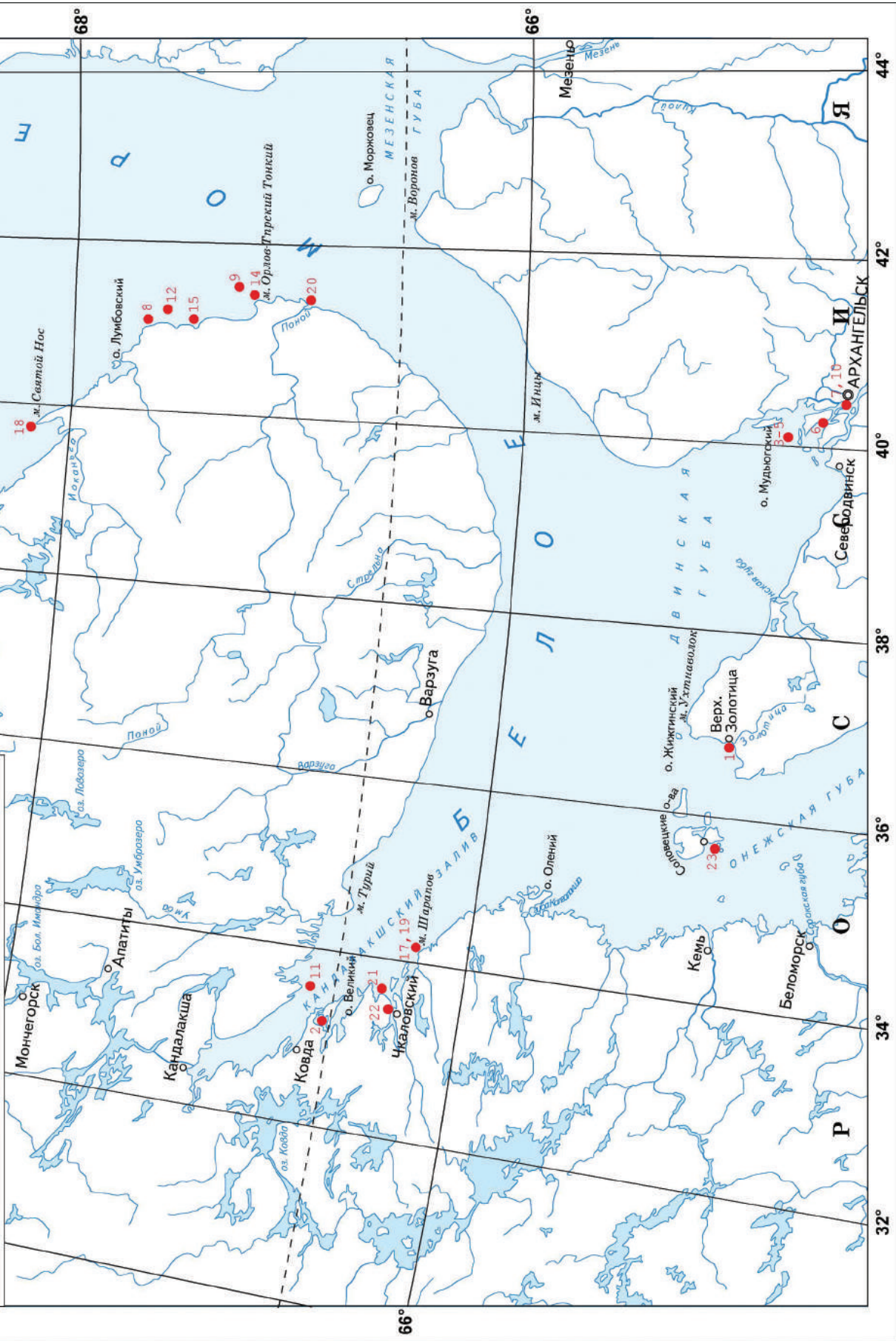






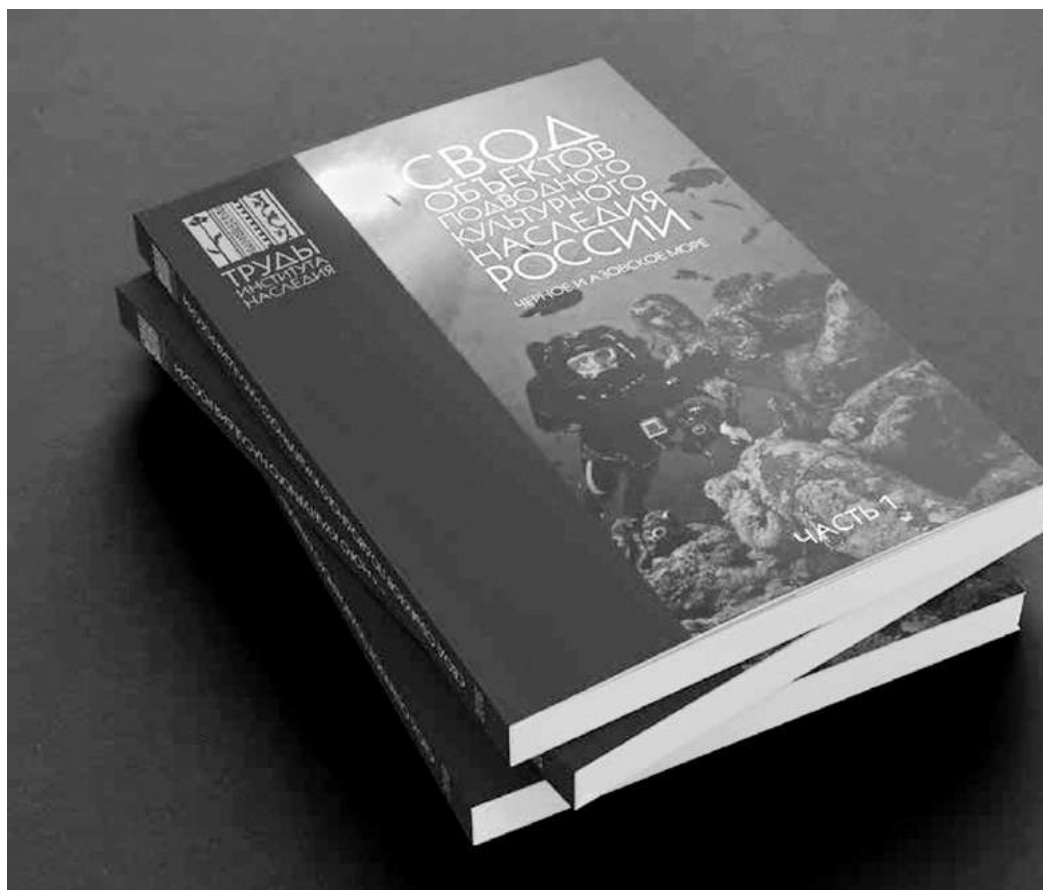
БЕЛОЕ МОРЕ

ОБЪЕКТЫ ПОДВОДНОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ





Свод объектов подводного культурного наследия России представляет собой издание научно-справочного характера, призванное дать общее представление об объектах подводного культурного наследия в границах территориальных вод России. Основой Свода являются сведения, полученные при изучении архивных источников и литературы, отчетов подводных историко-археологических экспедиций, данных специализированных государственных служб и организаций, материалов региональных управлений культуры и приморских музеев, информации дайверских клубов и центров, исторических и поисковых порталов и сайтов и др. Издание поможет в формировании оценки перспективности дальнейшего изучения конкретного объекта, реконструкции исторической обстановки и исторических событий.



Научное издание

Александр Васильевич Окороков

**СВОД ОБЪЕКТОВ
ПОДВОДНОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ РОССИИ:
Часть II
МОРЯ РОССИЙСКОЙ ЧАСТИ АРКТИКИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА**

Дизайн обложки: художник *М.Ю. Маяков*

Компьютерная вёрстка, общий дизайн: *Н.П. Лакутина*

Утверждено к печати Редакционно-издательским советом
Российского научно-исследовательского
института культурного и природного наследия
имени Д.С. Лихачёва

Подписано в печать 07.11.2017
Формат 60 × 90. Гарнитура Times New Roman.
Бумага офсетная. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 14. Тираж 300 экз.
Заказ № ...

Отпечатано с готового оригинал-макета
в типографии «Костромской дом печати»
156000, Костромская обл., г. Кострома, ул. Мясницкая, д. 43 А.



ИНСТИТУТ
НАСЛЕДИЯ



МОСКВА
2018