

*Подводное
культурное
наследие России*



*Кто умер, но не забыт, тот
бессмертен. Тот, кто не дал забыть, сам сделал
шаг к бессмертию...*

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

СВОД ОБЪЕКТОВ
ПОДВОДНОГО КУЛЬТУРНОГО
НАСЛЕДИЯ РОССИИ
Часть I
Чёрное и Азовское моря

МОСКВА

2016

УДК 355.75:379.4

ББК 39.42:79.0

О51

Рецензент: доктор культурологии, профессор *Святославский А.В.*

О51 Огороков А.В. Свод объектов подводного культурного наследия. Часть 1: Чёрное и Азовское моря. М.: Институт Наследия, 2016. 440[8] с.: ил.

ISBN 978-5-86443-211-2

Данная работа 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, отчётов 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. Приложения к книге — 5 географических карт с нанесёнными на них объектами.

© А.В. Огороков, 2016

© Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия имени Д.С. Лихачёва, 2016

ISBN 978-5-86443-211-2

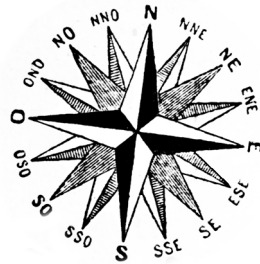
СОДЕРЖАНИЕ



ВВЕДЕНИЕ	7
АКВАТОРИЯ КРЫМСКОГО ПОЛУОСТРОВА	19
I. АНТИЧНЫЙ ПЕРИОД (VIII в. до н.э. — VI в н.э.)	19
II. СРЕДНИЕ ВЕКА (VII в. — XVI в.)	43
III. НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)	55
— КРЫМСКАЯ ВОЙНА (1853–1856 гг.)	70
— ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА (1914–1918 гг.)	110
IV. НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ	118
— ГРАЖДАНСКАЯ ВОЙНА И ПЕРИОД ИНОСТРАННОЙ ИНТЕРВЕНЦИИ (1918–1920 гг.)	118
— ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941–1945 гг.)	133
— ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД	167
АКВАТОРИЯ ТАМАНСКОГО ПОЛУОСТРОВА И КАВКАЗСКОГО БЕРЕГА	190
I. АНТИЧНЫЙ ПЕРИОД (VIII в. до н.э. — VI в. н.э.)	190
II. НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)	199

— ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА (1914–1918 гг.)	217
II. НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ	226
— ГРАЖДАНСКАЯ ВОЙНА И ПЕРИОД ИНОСТРАННОЙ ИНТЕРВЕНЦИИ (1918–1920 гг.)	227
— ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941–1945 гг.)	229
АКВАТОРИЯ КЕРЧЕНСКОГО ПРОЛИВА	279
I. НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 гг.)	279
II. НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ	283
— ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941–1945 гг.)	283
АКВАТОРИЯ АЗОВСКОГО МОРЯ	260
I. СРЕДНИЕ ВЕКА (VII — XVI вв.)	360
II. НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)	361
— КРЫМСКАЯ ВОЙНА (1853–1856 гг.)	364
III. НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ	366
— ГРАЖДАНСКАЯ ВОЙНА И ПЕРИОД ИНОСТРАННОЙ ИНТЕРВЕНЦИИ (1918–1920 гг.)	366
— ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941–1945 гг.)	369
— ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД	390
МЕСТА ГИБЕЛИ ИСТОРИЧЕСКИХ СУДОВ	391
ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА	425

ВВЕДЕНИЕ



Российский научно–исследовательский институт культурного и природного наследия им. Д.С. Лихачёва в рамках государственного задания с 2015 г. приступил к подготовке Расширенного списка (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 — акватория арктических морей 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-исследовательской базы для формирования государственного механизма учета, охраны и использования подводного культурного наследия России, а также основы для научно–обоснованной 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 приморских музеев, информации дайверских клубов и центров, исторических и поисковых порталов и сайтов, и др.

Объекты подразделяются по типам, видам, государственной принадлежности, хронологическому (от древности до новейшего времени) и территориальному признакам. Отдельно выделяются наиболее значимые исторические события:

Крымская война (1853–1856 гг.); Первая мировая война (1914–1916 гг.); Гражданская война (1918–1920 гг.); Великая Отечественная война (1941–1945 гг.).

По видам объекты разделяются на:

— остатки затопленных (полностью или частично), а также разрушаемых морем древних поселений, городов и отдельных гидротехнических сооружений;

— места якорных стоянок различных исторических периодов;

— останки лодок, судов, кораблей, военно–воздушной техники и бронетехники от древности до новейшего времени;

— места гибели судов, кораблей, военно–воздушной техники и бронетехники от древности до новейшего времени, в т.ч., места, где находились останки кораблей, впоследствии поднятые (или частично поднятые) со дна.

Важность, актуальность и масштабность начатой в этом году работы можно проиллюстрировать данными из богатейшей истории России.

Так, например, на Черном море, в период Крымской войны (1853–1856 гг.) чтобы создать искусственное заграждение для вражеского флота, при входе в Севастопольскую бухту было затоплено: 15 боевых кораблей, 7 фрегатов, 4 корвета, 8 бригов, 4 артиллерийских шхуны, 4 тендера, 2 яхты, 6 пароходофрегатов, 12 пароходов, 4 транспорта, 18 купеческих судов и 11 вспомогательных. На дне Севастопольской бухты оказались линейный корабль I ранга «Двенадцать Апостолов», 120–ти пушечные корабли «Великий Князь Константин», «Париж», 84–х пушечные корабли «Силистрия», «Варна», «Уриил», «Гавриил», «Святослав», «Императрица Мария» и другие. Часть из них в последующие годы была поднята (этим объектам будет посвящен отдельный раздел Свода), часть при расчистке фарватера взорвана, часть так и осталась лежать на дне¹.

В Керченском проливе, чтобы преградить фарватер неприятельским судам, затопили более 50 судов. В их числе были и казенные, и частные суда, приобретенные у владельцев, и даже одно конфискованное английское.

В целом, в результате Крымской войны, Российский императорский флот потерял 40 линейных кораблей, 15 фрегатов, 24 корвета, 15 пароходофрегатов и множество других, в том числе и торговых, судов.

После Крымской войны, в период с 1789 по 1860 гг., на Черном море затонуло 56 различных кораблей и судов. В Азовском море, с 1862 г. по 1875 г. потерпели кораблекрушение 156 судов². С 1873 г. по 1900 г. в различных районах Черного моря погибло не менее 600 кораблей и судов.

Во время Первой мировой войны (1914–1916 гг.) в Черном море погибло более 60 транспортов и свыше 3 000 различных судов и кораблей.

В Гражданскую войну (1918–1920 гг.) затонуло и было затоплено 35 боевых кораблей, из них 14 — в Новороссийской бухте и 11 — на Севастопольском внешнем рейде.

И, наконец, самая кровопролитная война XX в. — Великая Отечественная. Она нанесла катастрофический урон не только военным флотам, но и торговому судоходству.

Только за три года войны в Черном море было потоплено 788 кораблей и судов общим водоизмещением 640 тыс. тонн, в том числе 198 боевых кораблей.

Всего же за годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Черноморский флот, по некоторым данным, потерял 1151 единицу боевых кораблей и вспомогательных судов, в том числе 2 крейсера («Червона Украина» и «Коминтерн», переведенный в класс минных заградителей), 3 лидера («Москва», «Харьков», «Ташкент»), 11 эскадренных миноносцев, 28 подводных лодок, 28 тральщиков, 97 рейдовых и катерных тральщиков, 81 торпедный катер, 84 морских охотника, 168 сторожевых катеров, 11 канонерских лодок, 85 десантных ботов, 48 бронекатеров, 5 минных заградителей, 22 гидрографических судна, 60 шхун, 28 шаланд, 112 сейнеров, 70 катеров, 24 плавмастерских, плавкранов и плавдоков. В воздушных боях над морем были сбиты десятки самолетов.

Германия и ее союзники в войне 1941–1945 гг. потеряли 455 кораблей и судов, из них 238 боевых, 217 транспортов и судов торгового флота³.

Колоссальны были и людские потери. Приведем только три примера.

7 ноября 1941 г. в 15 км к югу от Ялты был торпедирован немецким самолетом грузопассажирский пароход «Армения» водоизмещением 5805 тонн, построенный в 1928 г. На его борту находились раненые, работники госпиталя и эвакуированные жители осажденного Севастополя. По некоторым данным погибло более 5000 человек. Спаслось только 8 человек (по другим данным 82 человека)⁴.

9 ноября 1941 г. на траверсе м. Сарыч подорвался на mine грузопассажирский пароход «Ленин» (построен в 1909 г. в Данциге), шедший из Севастополя в Ялту. По разным источникам общее количество погибших колеблется от 650 (официальная цифра) до 2500 человек.

17 апреля 1942 г. в восточной части Черного моря погиб санитарный транспорт «Сванетия». На его борту находились раненые защитники Севастополя. Погибло более 800 человек.

Некоторые из этих объектов были в разные годы найдены, часть поднята Аварийно–спасательной службой ЧФ.

В 2005 г. правительством Украины была проведена экспедиция по поиску транспорта «Армения». По данным координатам судно не было обнаружено, однако на глубине 520 м. с помощью стационарного геолографического комплекса «Поиск» было локализовано место предполагаемого затопления судна.

В начале 2000–х гг. на глубине 96 м. были найдены останки парохода «Ленин». В 2003 г. с помощью подводного робота были проведены съемки данного объекта⁵.

Немало судов погибло в разные годы и в результате природных явлений. Частые штормы, свирепствовавшие у черноморских берегов, причем даже летом, отсутствие во многих местах закрытых якорных стоянок, и тем более — портов и гаваней для укрытия и ремонта, делали прибрежное плавание весьма тяжелым и опасным. Нередко корабли, застигнутые штормом, получали повреждения и погибали. Самой тяжелой для Русского флота трагедией стала одновременная гибель отряда кораблей во время шторма в 1838 г., разыгравшегося у Кавказского побережья. В ночь с 30 на 31 мая 1838 г. на рейде Туапсе выбросило на берег и разбило 5 военных кораблей и 8 купеческих судов, погибло более 50 человек. На рейде Сочи затонуло два военных корабля и 7 купеческих судов, погибло более 30 человек⁶. Среди погибших в Сочи были 60-ти пушечный фрегат «Варна» (1830 г. постройки) и корвет «Месемврия» (1832 г. постройки). В 1999 г. места гибели обоих судов были локализованы подводной археологической экспедицией, организованной Краснодарским государственным историко-археологическим музеем-заповедником им. Е.Д. Фелицына под руководством А.В. Кондрашева при участии аквалангистов сочинского клуба «Лагуна» (рук. П. Калюжный). На месте кораблекрушения были обнаружены большое количество артефактов: 2 корабельные 32-х фунтовые пушки-корронады, чугунные бруски, служившие балластом на парусных военных судах, бронзовые гвозди, свинцовые ружейные картечины, пуговицы, монеты, пушечные ядра, медный нательный крестик и др.

Сильнейшая буря, разразившаяся у Крымских берегов 14 ноября 1854 года, нанесла катастрофический урон флоту интервентов. В этот день объединенный англо–франко–американский экспедиционный флот потерял более 60 кораблей и судов, среди них 100-пушечный корабль «Henry IV», паровой корвет «Pluton», парусно–винтовой фрегат «Prince» и др.

Останки «Henry IV», «Pluton» и еще шести кораблей периода Крымской войны, погибших в Евпаторийской бухте, были обнаружены и обследованы подводными археологами в 2013 г., «Prince», затонувшего в Балаклавской бухте, — в 2010 г.

Большое количество кораблей и судов были найдены после войны и подняты Аварийно-спасательной службой ЧФ. Например, лидер «Ташкент» (1937 г. постройки), погибший 2 июля 1942 г. в Цемесской бухте, был поднят в 1944 г. и разобран на металлолом. В разные годы были подняты эскадренные миноносцы «Капитан–лейтенант Баранов», «Лейтенант Шестаков» затопленные в 1918 г. в Новороссийской бухте; транспорты «Красный флот», «Потемкин», «Батайск»; ледоколы № 7, «Соломбала», погибшие в годы Великой Отечественной войны, и многие другие.

Однако большая часть погибших в разное время военных кораблей и судов гражданского флота и по сей день покоится на дне Черного моря.

Немалое количество объектов, свидетельствующих о героической истории нашей страны, хранят и другие моря России.

В начале 1980 гг. на Каспийском море, близ мыса Шоулан у северного побережья Апшерон, на глубине 3–5 м. были обнаружены останки парусной шхуны «Куба» — судна научно-гидрографической экспедиции под руководством капитан–лейтенанта Н.А. Ивашинцева. 14 октября 1857 г. шхуна, попав в шторм, разбилась о прибрежные скалы и затонула. С места гибели «Кубы» были подняты корабельный колокол, фрагмент трехгранного русского штыка и пять ружей образца 1845 г. Руководил работами сотрудник музея Азербайджана В.А. Квачидзе. Другой интересный объект — останки деревянного судна начала XVIII в. с грузом боеприпасов для береговой артиллерии и строительных материалов, были обнаружены в 1991 г. экспедицией под руководством А.В. Огорокова и И.В. Дивакова у острова Кулалы в северо-восточной части Каспийского моря (ныне территория Казахстана). По всей видимости, они принадлежали одному из судов экспедиции князя Александра

Бековича-Черкасского (1714–1716 гг.) или входившего в состав русской флотилии, участвовавшего в Персидском походе Петра I (1722–1723 гг.).

На сегодняшний день определено примерное место гибели более 150 кораблей и судов, нашедших свое последнее пристанище на дне вод Российской Арктики.

Архивные источники сообщают нам, что только в заливе Горло, соединяющим Ледовитый океан с Белым морем, в 1870 г. погибло 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, 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, затертого льдами в августе 1735 г. у берегов современной бухты Прончищевой (море Лаптевых), парусно-моторной зверобойной шхуны «Геркулес» — судна полярной экспедиции В.А. Русанова, затонувшего 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. Только один печально известный арктический конвой Q-17, летом 1942 г., достигнутый 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.

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.

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.

Документально подтверждено, что одно из первых крушений 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 суда. 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 1-го 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 Тихо-

океанского 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 судов⁷. И, наконец, в годы Великой Отечественной войны погибло 35 советских торговых и рыболовных судов. Часть из них была потоплена 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 годы войны погибли 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 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».

Тысячи судов и кораблей разного времени и национальной принадлежности, представляющих сегодня большую историческую ценность, покоятся на дне Балтийского моря. Упомянем лишь некоторые из них, найденные в последние годы: германское военное судно «Архангел Рафаил» (построено в 1693 г. в г. Любек), затонувшее в 1724 г.; русский военный галиот «Тобиас Энге», погибший в 1771 г.; 84-пушечный линейный корабль «Лефорт» потерпевший крушение 10 сентября 1857 г.; фрегат «Олег», затонувший в результате столкновения с другим кораблем в 1869 г.; транспорт «Иван Папанин», погибший 29 августа 1941 г. и многие другие.

Значительное количество объектов подводного культурного наследия находится и во внутренних водоемах России. Это и остатки свайных поселений III–II тыс. до н.э. в озерах Псковской и Смоленской областях, и гидротехнических сооружений XIX — нач. XX вв, затопленные водами водохранилищ древние поселения, это речные и озерные суда, лодки, реликвии периода Гражданской и Великой Отечественной войн.

Документальных свидетельств о гибели судов на российских реках и озерах немного. Тем не менее, анализ исторических источников указывает на то,

что внутренние водные пути активно использовались с древнейших времен, а ходившие по ним суда и лодки терпели крушение и тонули. Так, например, даже во второй половине XIX в. на реке Нева в среднем в год погибало 8 судов, а на реке Волхов — 6 судов. Поисковые работы, проведенные в середине 2000-х гг. в рамках научно-исследовательской темы «Тайна затонувших кораблей» (рук. А.В. Лукошков), позволили на трассе река Нева — Ладожское озеро — низовье реки Волхов, с помощью гидролокатора бокового обзора зафиксировать 52 явных корпуса крупных судов длиной от 16 до 75 м., а также около 40 лодок, длиной до 7 м. Из выявленных объектов 12 очевидно, относятся к периоду Великой Отечественной войны, а 20 деревянных корпусов идентифицированы как барки XVIII–XIX вв.⁸

Немало российских объектов подводного культурного наследия находится и в территориальных водах других стран.

Так, в 2009 г. у берегов Швеции была найдена советская подводная лодка «С-2», погибшая 3 января 1940 г. во время Советско-финляндской войны.

На дне Таллинского залива (Эстония) в мае 2012 г., между островами Аэгна и Найссаар на глубине 65 м. была обнаружена советская подводная лодка времен Второй мировой войны типа «Малютка»⁹.

В 2007 г., неподалеку от Аландских островов (Финляндия) была найдена подводная лодка Щ-305. В 2014 г. в Финском заливе, совместной российско-финской поисковой экспедицией были обследованы броненосный крейсер «Паллада», затонувший 28 сентября 1914 г. около г. Ханко; легендарные русские тральщики «Проводник» и «Взрыв», погибшие 27 августа 1914 г.¹⁰

Крейсер «Паллада» был обнаружен группой аквалангистов еще в 2000 г., однако его находка 12 лет держалась в секрете. Потопленный корабль покоится на глубине 60 м. и на сегодняшний день представляет собой один из наиболее крупных и интересных объектов отечественной военно-морской истории.

Значительное количество советских кораблей погибло в годы Великой отечественной войны в водах Норвегии. Например, транспорт «Декабрист» (бывший «Vickerstown», «Franche-Comte», «Анадырь»), построенный в 1903 г., участвовавший в Цусимском сражении (27–28.05.1905 г.) в составе эскадры адмирала З.П. Рожественского, Первой мировой войне, Ледовом походе Балтийского Флота (апрель 1918 г.). В 1923 г. он первым под советским флагом прошел из Петрограда во Владивосток, первым побывал в Суэцком канале. В годы Великой Отечественной вой-

ны «Декабрист» выполнял экспортно-импортные перевозки в Северном бассейне, участвовал в союзных конвоях PQ-6 и QR-5 и был потоплен германской авиацией 4 ноября 1942 г. к югу от о. Надежды.

Упомянув о морском сражении в Цусимском проливе, близ берегов Японии, заметим, что в нем погибло 20 русских кораблей и судов, в том числе 8 эскадренных броненосцев, 1 броненосный крейсер, 1 броненосец береговой обороны, 4 крейсера, 1 вспомогательный крейсер, 5 миноносцев и несколько транспортов. Часть из них была найдена и обследована. Так, в 1980 г. японские водолазы осмотрели крейсер «Адмирал Нахимов», а двадцать лет спустя транспорты «Иртыш» и крейсер «Дмитрий Донской». Останки еще одного участника Цусимского сражения — крейсера 2-го ранга «Изумруд», нашли в 1980-х гг. Корабль входил в 1-й отряд 3-1 Тихоокеанской эскадры контр-адмирала Н.И. Небогатова и участвовал в Русско-японской войне 1904–1905 гг. После Цусимского сражения, оторвавшийся от преследования японских кораблей, крейсер под командованием капитана 2-го ранга Ферзена вошел в бухту Святого Владимира, наскочил на камни и после тщетных попыток сойти с них был взорван из-за опасности появления неприятеля. В 1981–1982 гг. останки крейсера были локализованы аквалангистами дальнегорского клуба «Горгона». С места гибели «Изумруда» были подняты швартовый шпиль, много медных и латунных деталей арматуры, вентили и другие предметы, в 1988 г. найдена и поднята 120-мм корабельная пушка — единственное сохранившееся орудие русского флота, участвовавшее в Цусимском сражении, а также щит малокалиберной пушки, латунное кольцо орудийного барбета и мелкие конструктивные элементы крейсера¹¹.

Пять советских подводных лодок, затонувшие в годы Великой Отечественной войны, покоятся у берегов Болгарии. Это — Щ-204, Щ-210, Щ-211, Л-24 и С-34.

Щ-204 была найдена в 1988 г., Щ-211 — в 2003 г, обе обследованы российскими и болгарскими военными водолазами. В 2009 г. удалось найти подводную лодку Л-24 «Ленинец», подорвавшуюся на mine в декабре 1942 г. Она была обследована болгаро-российской подводной экспедицией (рук. К. Богданов), работавшей в рамках проекта «Поклон кораблям Великой Победы»¹² На сегодняшний день локализовано и место гибели подводной лодки Щ-210.

В результате многолетних поисков, на глубине 45 м. были обнаружены останки лидера эсминцев «Москва». Корабль был построен в 1934 г. и погиб 26 июня 1941 г. в ходе набега корабельной ударной группы из 4 кораблей Черноморского флота на Констанцу. В 2011 г. лидер был обследован международной подводной экспедицией, в которой участвовали и российские аквалангисты.

В данную работу включены расположенные на картах-приложениях объекты подводного культурного наследия Крымского полуострова, российской части Азовского моря (отдельно выделена акватория Керченского пролива) и Краснодарского края.

Номера объектов, приведенных в книге, соответствует обозначенным на карте.

Отдельный раздел посвящен поднятым в разные годы кораблям. В местах, где они некогда покоились, могли сохраниться артефакты, представляющие историческую и музейную ценность. В заключительной части работы приведен список использованных источников и литературы.

Следует отметить, что по некоторым объектам свода приведены примерные или точные координаты их места гибели или современного положения (главным образом, периода Великой Отечественной войны). Эти сведения взяты из опубликованных материалов и дайверских сайтов.

Автор благодарит своих друзей и коллег за помощь, оказанную при сборе и подготовке материалов: Быкова Андрея, Егорова Юрия, Ёлкина Александра, Иванову Наталью, Истратову Оксану, Кочергину Ирину, Кулагина Андрея, Ольховского Сергея, Степанова Айвара, Лакутину Наталию; карты к изданию подготовили: А.И. Ельчанинов, А.А. Парамонова и И.О. Зеленцов.

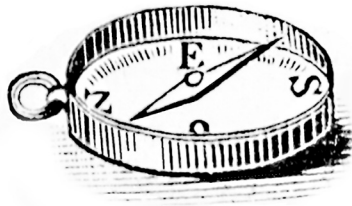
Фото для цветной вклейки предоставлены генеральным директором, главным редактором журнала «Нептун XXI век» Ириной Кочергиной и начальником подводного археологического отряда Фанагорийской экспедиции ИА РАН Сергеем Ольховским. Архивные фотоматериалы, использованные в книге, не всегда соответствуют полиграфическим требованиям, но представляют значительную историческую ценность.

В настоящий момент готовится к публикации Свод объектов подводного культурного наследия России. Часть 2. Моря Российской Арктики и Дальнего Востока.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. *Гребенищикова Г.А.* Постскрипtum к Крымской войне (малоизвестные факты из истории Черноморского флота) // Гангут, 2000. № 24. С. 83.
2. См.: *Веселаго Ф.Ф.* Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. СПб., 1872; *Конкевич Л.Г.* Летопись крушений и других бедственных случаев военных судов. СПб., 1874.
3. *Иванов В.Б.* Черноморское кладбище затонувших кораблей. Электронный ресурс: <http://ivb.com.ua/publikatsii/31-kladbishe-korabley> (дата обращения 12.11.2014).
4. *Кочергина И., Королев А.* «Армения» найдена уникальным поисковым комплексом // Нептун XXI век. 2008. № 6. С. 88–92.
5. *Комко Е.* Трагедия парохода «Ленин» // Нептун XXI век. 2008. № 1. С. 42–51.
6. *Шнюков Е.Ф., Митин Л.И., Цемко В.П.,* Катастрофы в Черном море. Издательская фирма «Манускрипт», Киев, 1994.
7. *Ведерников Ю.В.* От «Паллады» до «Изумруда». Летопись русских кораблекрушений на Тихом океане // Нептун XXI век. 2013. № 6. С. 40–46.
8. *Лукошков А.В., Агеев Д.М., Прохоров Р.Ю., Галайда И.В.* Находки затонувших судов по трассе торгового пути «река Нева — Ладожское озеро — река Волхов» // Подводная археология: прошлое, настоящее, будущее. Сб. науч. Трудов. М.: КПДР, 2008. С. 121–124.
9. <http://www.newsru.com/world/24may2012/submarine.html> (дата обращения 12.01.2015).
10. <http://smolbattle.ru/threads/Первая-Мировая-война-на-море.34425/> (дата обращения 24.04.2015).
11. *Окороков А.В.* История отечественной подводной археологии. М.: Кнорус, 2008. С. 122.
12. *Чирва Е.* Жизнь и смерть подлодки Л–24 // Предельная глубина. 2009, № 3. С. 14–15.

АКВАТОРИЯ КРЫМСКОГО ПОЛУОСТРОВА



I. АНТИЧНЫЙ ПЕРИОД КРЫМА [VIII в. до э.н. — VI в. н.э.]

*Акватория Северо–Западного и Западного побережья
Крымского полуострова*

1. Частично затопленная часть поселения эпохи средней и финальной бронзы.

Остатки поселения зафиксированы в прибрежной части берега южного отрога Ярылгачской бухты. Были обнаружены в 1975 г. Тарханкутской экспедицией ЛОИА АН СССР.

2. Остатки усадьбы хоры Херсонеса, второй половины IV– первой половины III вв. до н.э.

Находятся на берегу бухты Ветреной в акватории полуострова Тарханкут. Значительная часть объекта разрушена в ходе абразии берега.

3. Остатки античного поселения Маслины, IV–II вв. до н.э.

Памятник находится на берегу небольшой бухты, в 2,5 км. к северо–западу от с. Владимировка. Площадь памятника в целом 1,0–1,2 га. Структурно он представляет собой блок античных усадеб, совмещенные вместе четыре (?) башенных комплекса, имевших общую крепостную ограду, с восточной части поселения —

земляночные постройки. Башни из рустованных блоков; стены из бута с подтеской, колодцы, вымостки из плоских камней.

Памятник был открыт А.А. Щепинским, им же была проведена первая шурфовка. С 1972 по 1987 гг. он обследовался отрядом Харьковского университета Северо–Крымской археологической экспедиции Института археологии АН УССР (начальник В.В. Латышева).

Часть территории поселения (в частности, четвертый комплекс северной башни) разрушена морем. В прибрежной части выявлены скопления камней.

4. Затопленные остатки античного поселения «Панское IV».

Обнаружено Тарханкутской экспедицией ЛОИА АН СССР на дне озера Панское. Судя по материалу, поднятому со дна (керамика, строительный камень, черепица), можно предполагать, что здесь находилась неукрепленная усадьба IV–III вв. до н.э.

5. Частично затопленные остатки античного поселения «Панское I».

Находится на берегу Ярылгачской бухты. Раскопки памятника были начаты в 1969 г. В 1971 г. Тарханкутской экспедицией Ленинградского отделения Института археологии АН СССР, Ленинградского, Саратовского и Горьковского университетов были исследованы три усадьбы (6, 7, 14). Полностью раскопаны остатки усадьбы 14 (общая площадь около 1200 кв. м.), абрадированной и частично затопленной в ходе вековых колебаний уровня воды в оз. Сасык–Панское. От усадьбы сохранился только небольшой останец, окруженный водой, которая спадает лишь осенью. Усадьба датируется IV–III вв. до н.э. Погибла она во время пожара, происшедшего не позже середины III в. до н.э. Затопленные остатки здания водами озера относятся к последующему периоду и связано с общим повышением уровня Черного моря. Частичному затоплению и разрушению была подвержена также и часть усадьбы 13.

6. Затопленная часть античного города Калос Лимен (Прекрасная Гавань), IV в. до н.э. — I в. н.э.

Калос Лимен — древнегреческий город на северо–западе Крыма (полуостров Тарханкут, северная окраина пгт. Черноморское), существовавший с IV в.

до н.э. по I в. н.э. на месте современного посёлка Черноморское. Название переводится с древнегреческого как «прекрасная гавань».

Основу экономики Прекрасной Гавани составляло земледелие. Сельскохозяйственная территория города, его собственная хора, располагалась по сторонам Ак-Мечетской бухты в радиусе примерно 2 км.

Выгодное стратегическое положение города, плодородные земли в его округе и удобная гавань манили более сильных соседей. Потому уже к концу IV столетия до н. э. город был захвачен херсонеситами. В III в. до н. э. город подвергается набегам скифов и сарматов. Что бы защититься от них греки возводят новые укрепления, в том числе многобашенную цитадель у самой бухты. Имеются сведения о 16–метровом маяке, в подвалах которого хранились запасы пищи на случай осады. А на верхних этажах размещался командный пункт, и были установлены камнеметные орудия, контролирующие вход в бухту. Тем не менее, уже во II в. до н. э. город переходит в руки скифов. Вскоре он, наряду с Керкинитидой, стал важнейшим морским портом позднескифского государства.

Конец существования города относится к I в. н. э., когда вторгнувшиеся из северных степей сарматы окончательно уничтожили этот некогда процветающий центр.

Ныне на территории древнего города располагается историко–археологический заповедник «Калос Лимен».

Западная часть городища, обращенная к морю, активно разрушается. Известно о находке в акватории гавани Калос Лимена амфоры «со сложнопрофилированными ручками»

7. Место крушения корабля конца IV– начала III вв. до н.э.

Зафиксировано в районе озера Донузлав. Исследовано в 1964–1965 гг. Подводной археологической экспедицией ИА АН СССР и МГУ под руководством профессора В.Д. Блаватского. Район работ расположен в море на расстоянии 140–180 м от берега. Остатки кораблекрушения были разбросаны по площади около 140 м в длину и 90 м в ширину. Непосредственно остатки судна были представлены обломками шпангоута и досок бортовой обшивки, бронзовыми гвоздями и 10 кусками листового свинца — наружной обшивки днища. Со дна подняли большое количество

крупных и мелких фрагментов амфор, а также целые гераклейские амфоры, некоторые из которых имели клейма с именем мастера. С 1985 г. исследования места кораблекрушения были продолжены подводной археологической экспедицией под руководством В.Н. Таскаева. В результате исследований были выявлены обломки амфор (большой частью окатанные) IV–II вв. до н.э. (хиосские, фасосские, косские) и V–VII вв. н.э. Одна целая амфора херсонесского производства датируется X–XI вв. н.э. Среди других находок следует отметить: лист свинцовой корабельной обшивки и двурогий железный якорь I в. н.э.

8. Затопленная часть античного поселения Беляус, IV–II в. до н.э.

Поселение Беляус находится неподалеку от западного конца Донузлавской пересыпи, на самом берегу моря. Ближайшее к Беляусу селение — Знаменское. Основано оно было греками во второй половине IV века до н.э. и просуществовало до II в. до н.э. Состоит из городища площадью около 6000 кв. м и примыкающих к нему с трёх сторон предместий, увеличивающих собою его территорию до 2 га.

Археологические раскопки Беляуса ведутся непрерывно с 1962 г. За время исследований поселения были обнаружены неплохо сохранившиеся хозяйственные постройки, жилые дома и культовые сооружения. В I веке до н. э. Беляус был захвачен скифами, перестраивавшими город под свои нужды, поэтому часть найденных строений датируется более поздним периодом.

В настоящее время часть строений поселения находится под водой. В 1988 г. Западно–Крымским подводным археологическим отрядом (рук. В.Н. Таскаев) на акватории прилегающей к городищу Беляус были выявлены небольшие по размеру каменные гряды шириной 2–5 м и массивное каменное плато. Гряды располагались на расстоянии 8–13 м от берега на глубине от 1,0 до 2,0 м., плато — на расстоянии 70–110 м от берега, на глубине от 3,5 до 6,0 м.

9. Разрушенная часть «Кульчукского городища»

Кульчукское городище, одно из наиболее крупных в Северо–Западном Крыму. Некоторыми учеными отождествляют его с древней Тамиракой, существовавшей в III–II вв. до н.э. Оно расположено в 3 км северо–западнее Беляуса, на высоком морском берегу. Южная часть городища обвалилась в море. В результате археологических исследований, проведенных в 1970 г. Донузлавской экспедицией

Института археологии АН СССР (рук. О.Д. Дашевская) совместно с Евпаторийским музеем, в западной части берегового обрыва были расчищены две небольшие круглые печи (вероятно гончарные) II–I вв. до н.э., и в восточной части — каменное здание с глинобитным полом. Позже, в 700 м от поселения в поле в 1970–х годах была найдена могила с коллективным погребением (6 человек), которая относится к первой половине IV века до н. э.

10. Затопленная часть «Тарханкутского (Караджинского) городища», III в. до н.э. — II в. н.э.

Располагается на северном берегу лимана, на мысе Тарханкут близ села Оленевка (Черноморского района). Некоторые исследователи отождествляют его с древним городом Тамирака — один из богатейших античных полисов Черноморского побережья. Территория античного города занимает около 5 гектаров, при этом, предположительно, одна треть города находится под водой. На территории в 3,2 гектара археологами были раскопаны остатки жилых домов и хозяйственных строений, улицы, причал и др. постройки.

11. Подтопленная часть античного города Керкинитида, V–II вв. до н. э.

Керкинитида — древнегреческий город, существовавший на западе Крымского полуострова на месте нынешней Евпатории. Городище находится на Карантинном мысу на территории Центрального детского клинического санатория, ранее принадлежавшему Министерству обороны СССР.

Керкинитида вела обширную торговлю, практически, со всем античным миром. С V в. до н.э. в городе чеканилась своя медная монета. К середине V в. до н.э. Керкинитида имела площадь 5,3 га, население его составляло 1800 человек. За пределами оборонительной стены лежали общинные земли города и частные наделы граждан площадью 4–5 га каждый. Экономическое давление Херсонеса, который своими усадьбами ограничил расширение сельскохозяйственной хоры города, заставило жителей Керкинитиды согласиться на союз с Херсонесом. Это произошло на рубеже IV–III вв. до н.э. В то же время Керкинитида была вторым городом Тавриды по величине и значению после Херсонеса. На рубеже III–II в.в. до н.э. Керкинитида была захвачена и разрушена скифами. Поселения Северо–Западного Крыма подверглись их нападению в 1–ой трети III в. до н.э. Война Хер-

сонеса со скифами была затяжной. Республика была вынуждена искать помощи у Боспорского царства. Освобожденная во II в. до н.э. Керкинитида так и не смогла подняться до прежнего уровня и окончательно прекратила свое существование в первые века нашей эры.

В настоящее время часть городища подтоплено.

В 1981 г. подводной экспедицией, под руководством А.И. Айбабина было проведено визуальное обследование участка дна в акватории Евпаторийского порта, примыкающего к археологическим раскопам. Найденный на дне керамический материал позволил высказать убедительное мнение, что порт существовал в этом месте с VI–V вв. до н.э.

Кратковременные подводные археологические исследования в Евпаторийском морском порту были проведены Западно–Крымским подводным археологическим отрядом под руководством В.Н. Таскаева. Вся найденная под водой домашняя и кухонная посуда в виде целых и фрагментированных глиняных кувшинов, горшков и мисок, была изготовлена в античное и средневековое время. Судя по местонахождению археологического материала и глубине его залегания, на дне в северо–западной части Евпаторийской бухты находится затопленная морем прибрежная часть Керкинитиды, античного и средневекового времени.

12. Остатки древнего Усть–Альминского городища, конец II в. до н.э. — III в. н.э.

Расположено на обрывистом мысу Керменчик, к северу от Херсонеса, у впадения реки Альма в Черное море, в 1 км к западу от с. Песчаное.

Городище относится к кругу памятников т.н. позднескифского царства и отождествляется Т.Н. Высоцкой со скифской крепостью Паллакий, известной по данным письменных источников. Памятник датируется концом II в. до н.э. — III в.н.э. Был открыт в 30–е годы XX в. Н.Л. Эрнстом и вошел в литературу под названием Алма–Тамак. Разведочные работы на городище проводились в 1946, 1948 и 1959 гг., а первые раскопки в 1960 г. Т.Н. Высотской.

Исследованная территория городища составляет около 2000 кв. м, некрополя — около 8000 кв.м. В настоящее время значительная часть городища уничтожена абразией: «вдоль обрывов со стороны моря виден культурный слой с остатками зерновых ям и камни от рухнувших в море кладок».

*Акватория Юго–Западного побережья
Крымского полуострова*

13. Затопленная часть античного города Херсонеса, 422–421 гг. до н.э.

Херсонес Таврический — один из крупнейших древнегреческих городов на территории Северного Причерноморья был основан в 422–421 гг. до н.э. выходцами из Гераклеи Понтийской и острова Делос. Само возникновение Херсонеса связывается с освоением греками прямого морского пути через Черное море по кратчайшему расстоянию в 144 морские мили или 267 км — от Синопа на северном побережье Малой Азии — до мыса Сарыч в Крыму. Город просуществовал почти две тысячи лет, и вся его история была неразрывно связана с морем. В IV в. до н.э. Херсонес становится центром территориального государства, в состав которого входят Гераклейский полуостров и земли прибрежной полосы северо–западного Крыма. В первые века христианской эры Херсонес являлся центром римского присутствия в Северном Причерноморье, а в дальнейшем — основным опорным пунктом Византии в Таврии. Пережив античную эпоху, город впоследствии непрерывно существовал до начала XV в. включительно.

Руины Херсонеса расположены на северном берегу Гераклейского полуострова возле современного города Севастополя. Городище занимает мыс между Карантинной (на востоке) и Песочной (на западе) бухтами.

Археологические исследования прибрежной акватории в районе Херсонеса ведутся с начала 1930-х гг. и вплоть до настоящего времени.

14. Скопления античной керамики

Зафиксированы в Стрелецкой бухте на дне около западного берега на глубинах до 12 м. Наиболее ранние — фрагменты амфор IV в. до н. э. Во время подводных работ в 1993–1994 гг. на грунте были обнаружены не только фрагменты античных сосудов, но и целые изделия. Площадь, на которой они были найдены, составляет не менее 100 кв. м.

54. Скопления античной и средневековой керамики

Были зафиксированы в 1966 г. в Карантинной бухте аквалангистами Харьковского физико–технического института АН УССР. Находки были представлены

обломками античных и средневековых амфор, пифосов, кувшинов, а также целыми амфорами — одной II–III вв. н.э. и четырьмя IV в. н.э.

На участке дна между западным мысом бухты и подводной банкой у входа в эту бухту в 1974 г. подводной экспедицией под руководством М.И. Золотарева было поднято большое количество древней керамики, главным образом римской и средневековой эпох. Есть сведения, что в этом же месте в разное время находили якоря разных типов. Аквалангистами экспедиции М.И. Золотарева было поднято два каменных якоря, датируемых IV–III вв. до н.э. В 1994 г. в районе косы были найдены свинцовые части от двух якорей римского времени. Предположительно, в этом месте находилась древняя якорная стоянка.

15. Место крушения античного корабля

Выявлено в 1965 г. аквалангистами Харьковского физико–технического института АН УССР около восточного берега Песочной бухты вблизи каменистого рифа. На поверхность были подняты свыше 1200 крупных обломков однотипных южнопонтийских амфор, которые датируются I в. до н.э. — I в.н.э. В 1966 г. в месте гибели корабля были заложены разведочные шурфы. Раскопки показали, что толщина донного песка в исследуемом квадрате не превышает 1.3 м. По мнению специалистов, при такой незначительной толщине отложений, остатки корабля сохраниться не могли.

55. Скопления античной и средневековой керамики

Выявлены в 1964 г. в бухте Круглая (б. Омега) на дне неглубоко вдающегося в берег залива, объединенной археологической экспедицией Харьковского и Уральского университетов и Херсонесского музея. Зафиксированный здесь археологический материал — 3 целые амфоры, большое количество обломков амфор, кувшинов, черепицы и кирпичей, имеет широкий хронологический диапазон: эллинистический (III–IV вв. до н.э.), римский (II–III вв.), средневековый (IX–X вв.) периоды. По мнению ряда исследователей здесь располагалась одна из усадеб хоры Херсонеса, на месте которой сформировалось средневековое поселение. Другие, считают, что найденный археологический материал является остатками древних кораблекрушений.

16. Место крушения античного корабля

Останки судна были обнаружены в мае 2015 г. подводниками клуба «Ростов–дайв» (руководитель — Р. Дунаев) около г. Севастополя на глубине 82 м. На борту судна найдены сотни амфор, многие из которых целые.

17. Затопленные руины неизвестного строения

Выявлены в бухте Омега (Круглая). При обследовании банки, располагающейся в центре бухты Омега (Круглая) на глубине 1 м зафиксированы руины неизвестного строения, между камней которого обнаружены обломки античной керамики и средневековых амфор. Банка поднимается над окружающим ее дном на 2–4 м. На отмели, расположенной в глубине бухты, находятся останки античной усадьбы.

56. Скопления античных и средневековых корабельных якорей

Зафиксированы у мыса Херсонес в 2001 г. подводной археологической экспедицией Института востоковедения РАН и Национального Заповедника «Херсонес Таврический» под руководством В.В. Лебединского. По данным А.В. Иванова, в 1994–2000 гг. здесь было найдено и поднято любителями 8 свинцовых штоков римского времени, 1 каменный — эллинистического, 1 кованный железный средневекового периода. В процессе работ экспедиции В.В. Лебединского на поверхность было поднято для изучения и дальнейшей музеефикации несколько якорных штоков, датированных IV в. до н.э. — I в. н.э., а также три железных якоря VII–X вв. н.э.

Вероятно, в этом месте на протяжении многих веков находилась корабельная стоянка. Глубина от 20 до 40 м.

60. Остатки средневековой постройки

Выявлены в 1993–1994 гг. экспедицией Херсонесского историко–археологического заповедника под руководством А.А. Филиппенко в бухте Соленой у мыса, разделяющего Соленую бухту от Казачьей. В прибрежной части вдоль мыса были зафиксированы раскаты обработанных камней, кирпича, плинфы с клеймом, черепиц. Предположительно эти строительные остатки могли принадлежать средневековому монастырю, который существовал на острове в глубине бухты Казачьей. Здесь же

были найдены обломок амфоры эллинистического времени и фрагмент античной черепицы.

18. Останки судна II–III в. н.э.

Обнаружены в 2001 г. подводной археологической экспедицией Института востоковедения РАН и Национального Заповедника «Херсонес Таврический» под руководством В.В. Лебединского близ населенного пункта Кача (Качинский залив).

На месте кораблекрушения обнаружены части корабельных конструкций, бронзовые гвозди, покрытые свинцом и скопления фрагментов амфор, составлявших некогда груз судна. Глубина — 14,5 м.

Следует упомянуть, что в августе 1990 г. в Качинской бухте, аквалангистами подводно-поискового клуба «Аквик» (г. Великие Луки) были найдены «древний каменный якорь» и «ручка амфоры».

57. Останки византийского корабля, VI–VII в.

Обнаружены в 2001 гг. подводной археологической экспедицией Института востоковедения РАН и Национального Заповедника «Херсонес Таврический» под руководством В.В. Лебединского у мыса Тюбек.

На месте кораблекрушения обнаружены скопления фрагментов амфор, составлявших некогда груз судна. Вероятно, оно было выброшено штормом на берег и затем уничтожено волнами. Глубина — 5 м.

19. Останки корабля, I в. до н. э.

Зафиксированы около восточного берега Песочной бухты Херсонеса. Корпус судна не сохранился. Обнаружены остатки груза в виде нескольких тысяч фрагментов амфор. Они занимают пространство от поверхности грунта на глубину до полуметра. Наибольшее количество остатков амфор выявлено среди камней, наименьшее — в слое песка.

58. Древняя корабельная стоянка в Балаклавской бухте

Балаклавская бухта считается одной из самых спокойных и тихих во время осенних и зимних штормов. В древности она использовалась таврами в качестве базирования пиратских судов — «комары» и набегов на проходящие вдоль берега

суда. Однако во время шторма войти в бухту было довольно сложно — многие из судов, пытавшихся спрятаться в ней в непогоду, гибли у ближайших к входу скал или были вынуждены отстаиваться.

В ходе разведочного обследования акватории Балаклавской бухты в 1994 г. были обнаружены немногочисленные фрагменты керамики — горловина светлоглиняной узкогорлой амфоры конца II — первой половины III в.н.э., обломок тулова средневековой амфоры с желобчатым рифлением, два фрагмента поливной посуды XV–XVI вв. и др. Подводники, проводившие обследование дна бухты, отмечали ее сильную заиленность.

Акватория Южного побережья Крымского полуострова

20. Скопление древней керамики

По информации Л.П. Колли, на рубеже XIX–XX вв. в 100 м от мыса Ай–Тодор (древний Криу–Метпон — «Бараний Лоб») на глубине 8 м. местными рыбаками сетями были выловлены фрагменты чернолаковой керамики, аттической и малоазийской посуды, обломки мегарских чашек с накладным орнаментом. Известно, что с середины V в. до н.э. этот мыс был самой северной точкой освоенного греческими мореплавателями кратчайшего морского пути через Черное море.

21. Затопленная часть античного города Лампада, VI в. до н.э.

Одно из первых упоминаний о Лампаде обнаружено у Скимна Хиосского (II в. до н.э.), затем в «Перипле Понта Эвксинского» Арриана Флавия (II в.), и в более позднем источнике — «Перипле Анонимного автора» (V–VI вв.). В последнем, в частности отмечалось: «От Афинеона или гавани скифотавров до Лампады 60 стадиев или 80 миль; там стоянка для кораблей. От Лампады до высокой горы Бараний лоб, мыса таврической земли, 220 стадиев или 29 и 1/3 мили. В эту местность Таврики, по некоторым преданиям, некогда прибыла похищенная из Авлиды Ифигения...».

Наземные археологические разведки и раскопки на мысе Плака проводятся с XIX века. Они зафиксировали ряд античных и средневековых поселений, монастырей и укреплений.

В 1837 г. известный исследователь древностей Крыма П.И. Кеппен предположил локализовать Лампад у деревни Кучук–Ламбат. Эту точку зрения поддерживали Дюбуа де Монпере, З.Аркас, Е Минс. В наше время Л.В. Фирсов провел сравнительный анализ величины стадия у различных античных авторов, который дал для перипла Арриана величину, равную 160 метров. Эти расчеты также подтверждают гипотезу о месте расположения древнего Лампада в районе мыса Плака.

В 1991–1995 гг. отрезок шельфа между городами Алушта и Гурзуф был обследован экспедицией Центра подводной археологии Киевского национального университета имени Тараса Шевченко.

В результате у м. Плака был локализован участок дна с большим скоплением археологического материала. Он находится на глубине 6–12 метров на подводном береговом склоне. Подъемный материал представлен основными категориями керамики, характерными для наземного поселения. Это керамика, калиптеры, плинфа, амфоры, кувшины, фляги, поливная керамика, пифосы, жернова ручной мельницы и т.д. К самому раннему археологическому материалу относятся ножки пантикапейских и гераклейских амфор IV–III вв. до н.э., широко известных в Северном Причерноморье. Поздний материал представлен средневековыми амфорами XII–XIV века, а также поливной посудой XV–XVI в.

Полученный археологический материал, подтверждает гипотезу о том, что античный Лампад находился на мысе Плака.

22. Место кораблекрушения, IV в. до н.э. — IV в. н.э.

Выявлено экспедицией Центра подводной археологии Киевского национального университета имени Тараса Шевченко (рук. С.М. Зеленко) на восточной стороне мыса Плака. Археологический материал, поднятый со дна в месте крушения, представлен, в большинстве своем, фрагментами античных светлоглиняных амфор с двуствольными ручками. В малом количестве обнаружены античные высокогорлые амфоры, фрагменты чернолаковой посуды, а также разнообразные днища остродонных амфор и свинцовый якорный шток. Хронологические рамки находок: IV в. до н.э. — IV в. н.э. По мнению С.М. Зеленко, более детальное обследование и дальнейшие подводные раскопки позволят уточнить датировку этого кораблекрушения или, возможно, квалифицировать это место как стоянку кораблей.

Акватория Юго–восточного и Восточного побережья Крымского полуострова

23. Затопленная часть древнего мола города Феодосия

Город Феодосия был основан в VI в. до н.э. Первоначально являлся самостоятельным полисом, а с IV в. до н.э. вошел в состав Боспорского государства. По словам Страбона — греческого историка и географа, жившего в конце I в. до н.э. — I в н.э. гавань Феодосии могла вместить 100 кораблей. В позднее средневековье город назывался Кафой и являлся центром гетуэзских владений в Таврике. С 1475 г. Кафа (Кефа) выполняла роль форпоста Османской империи в Крыму. Л.П. Колли приводит сведения, сообщенные А.Л. Бертье–Делагардом в письме к Э.Р. фон Штерну, о том, что в 1894 г. в ходе землечерпательных работ в Феодосийском морском порту были обнаружены остатки древнего мола. От него сохранилось около 4000 нижних частей сосновых свай, ряды которых образовывали угол. Концы свай, зарытые в ил, находились на глубине около 8 м от уровня воды и более 4 м от поверхности дна. В 1905 г. в этом месте были проведены подводные археологические работы под руководством Л.П. Колли. С помощью водолаза ему удалось поднять со дна 15 экземпляров больших греческих амфор. Мол Л.П. Колли датировал античным временем. При этом он отмечал, со ссылкой на Бертье–Делагарда, что состав почвы в границах «свайного треугольника» тождественен почве с береговой полосы.

Остатки другого — каменного мола — «в Феодосийской бухте за карантинном», еще в начале XX века были хорошо заметны «в глубине прозрачной воды». А «при некотором волнении в бухте, особенно при восточном ветре», здесь наблюдался «весьма заметный гребень волн». Местные рыбаки называли это сооружение «гетуэзским молотом». Л.П. Колли «по некоторым признакам» предполагал его более раннюю, чем XIII–XIV вв., датировку, однако не уточнил, что это за признаки. В 1939 году каменную гряду, идущую в море зафиксировала гидроархеологическая экспедиция под руководством профессора Р.А. Орбели. Она располагалась напротив крепостной стены у Карантина и имела длину около 50 м и ширину от 6 до 7 м. Три строительных блока, длиной 75, 40 и 46 см. были подняты для дальнейших исследований.

24. Скопление античной кровельной черепицы

Обнаружено в 1985 г. Боспорским подводным отрядом ЛОИА АН СССР (рук. К.К. Шилик), у мыса Такиль на глубине 6 м.



25. Остатки разрушаемого города Китей, V в. до н.э. — конец VI в. н.э.

Китей, также Кит или Кидеака — античное городище, находящееся на западном берегу Керченского пролива, на высоком обрывистом берегу в 38 км южнее Пантикапея (Керчи), в 7,5 км южнее с. Заветное. Местонахождение городища подтверждается находкой храмового стола — массивной плиты с двумя подставками в виде бюстов кариатид с надписью 234 года н. э., в которой говорится о сооружении общиной Китея храма «богу гремящему». Руины городища занимают 4,5 га.

Первооткрывателем Китея считается Поль Дюбрюкс, француз на русской службе, посетивший заинтересовавшие его развалины в 1820 году. Любитель древностей отождествил обнаруженное им городище с поселением Акрой, и на ближайшие сто лет — это название сохранилось за ним на археологических картах. Ошибка выяснилась в 1918 г., когда на берегу моря в расселине скалы рыбаками были найдены мраморные солнечные часы и храмовый каменный стол с надписью. Находка вернула городу его истинное имя — Китей.

Материалы археологических раскопок, проведенных в последующие десятилетия, в сочетании со скухими сведениями античных авторов, дали возможность определить примерную дату основания города (вторая половина V века до н.э.), составить представление о различных периодах его истории. Как окончилась история города, не вполне ясно. Вероятно, обезвоживание местности привело к его постепенному запустению не ранее конца VI — начала VII вв.

В настоящее время, территория городища в значительной мере (по оценкам — до 1/3 древней площади, или даже больше) обрушилась в море вследствие подъема его уровня с античных времен. Высокий берег здесь подвержен активной абразии и в последние десятилетия достаточно быстро разрушается.

М.В. Агбунов сообщает, что «вся прилегающая к сохранившимся остаткам городища прибрежная часть моря насыщена обломками амфор, мелкими камнями и другими следами уничтоженного культурного слоя». По его мнению, разрушенная часть Китея составляет не менее 10–15 га.

26. Затопленная часть античного города Акра, VI в. до н.э.

Располагается около западного побережья Керченского полуострова в районе поселка Заветное (Ленинский район) на глубине от 2 до 7 м.

Начало археологических исследований данного памятника было положено разведочными раскопками в прибрежной зоне, проведенными в 1982 и 1983 гг. Керченским историко–археологическим музеем. Непосредственно подводные археологические исследования проводились в 1982–1985 гг. Боспорским подводно–археологическим отрядом ЛОИА АН СССР под общим руководством к.г.н. К.К. Шилика при участии керченских аквалангистов. В ходе разведочных работ было установлено, что в плане город имел прямоугольную форму. Площадь затопленной части города составляет 3,5 га. Глубина в данном районе до 4,5 м. Далее, до глубины 7,5 м. располагалась гавань. Практически весь город находится на дне, только его западный угол примерно на 20 м выходит на пересыпь. Были выявлены оборонительные стены, две башни, колодец, большое количество артефактов: фрагменты амфор, чернолаковой посуды, обработанные на токарном станке куски древесины. Особый интерес представляют 7 целых гераклейских амфор IV в. до н.э., бронзовая скульптура сирены, служившая ножкой саркофага IV в. до н.э. и др. Археологический материал античного времени, выявленный в ходе обследования гавани Акры, был представлен фрагментами керамики и деталями разновременных якорей, использовавшихся в V в. до н.э. — VIII в.н.э., в том числе 40 экз. железных якорей античного периода. Длина некоторых из них достигала 3 м. Находки из гавани свидетельствуют, что в эллинистический период наиболее активно использовалась ее северо–восточная часть, тогда как в позднее–римский и средневековый — юго–западная часть. Наиболее часто гавань посещалась судами в византийский период с III по X вв. н.э.

Исследования Акры были продолжены в 1994–1997 и 2001 годах экспедицией Керченского заповедника и Одесского клуба «Наварэкс», под руководством А. Куликова. В ходе работ на его территории и в урезе воды была собрана коллекция нумизматического материала, охватывающая весь период монетной чеканки на Боспоре. В 2011 году исследование Акры возобновила подводная археологическая экспедиция Департамента подводного наследия ИА НАН Украины, кафедры истории древнего мира и средних веков Киевского национального университета имени Т.Г. Шевченко и Государственного Эрмитажа.

Приказом Республиканского комитета Автономной Республики Крым по охране культурного наследия от 28.05.2013 г. № 48 объект занесен в государственный реестр недвижимых памятников.

27. Затопленная часть античного города Нимфей, VI в. до н.э.

Античный город Нимфей расположен в 17 км к югу от Керчи, около современного поселка Героевское (Эльтиген). Городище занимает плато на берегу Керченского пролива (в древности Боспора Киммерийского), к западу от которого расположены курганы и грунтовой некрополь. О городе упоминают в своих трудах Эсхил, Плиний, Птолемей и другие авторы. Страбон называет Нимфей «городом с прекрасной гаванью».

Расцвет города приходится на V в. до н.э. В городе ведется активное строительство. Строятся новые и перестраиваются старые жилые и общественные здания. Возводится новое здание святилища Деметры.

В III в. Боспор, а вместе с ним и Нимфей, вступают в полосу экономического кризиса и упадка. Все это усугублялось в результате опустошительных набегов варварских племен. В конце III в. н. э. Нимфей был разрушен готским нашествием, после чего жизнь города в прежнем объеме уже не восстанавливалась. Находки нескольких монет на территории города являлись единственным свидетельством наличия жизни в Нимфее в позднеантичное время. Открытие в 1970–х гг. в грунтовой некрополе нескольких погребений конца III — начала IV в. н. э., которые надежно датируются сосудами из стекла и монетами царей Фофорса и Радамсада, убедительно подтверждает факт продолжения жизни в городе в этот период.

В 1858 г. прибрежную часть, где располагался Нимфей, обследовал П. Дюбрюкс. В Записках Одесского Общества истории и древностей он сообщает о предполагаемых остатках древнего мола: «... Место годное для вылазок находилось между последним рвом и частью первого, которая упиралась в побережье моря: с восточной стороны в море, впереди батареи (Павловской — А.О.) находится множество огромных камней, подающих мысль предполагать, что здесь некогда был мол. Этот мол продолжался, вероятно до буйка (якорный поплавок) лежавшего против мола для указания пути судам, проходившим с правой стороны его. Вне всякого сомнения, что мель была некогда поднята выше поверхности моря, еще и теперь вытаскивают их воды прекрасные гладкие камни в 3 и 4 вершка толщиной. Быть может кроме мола,

продолжавшегося до буйка на восточной стороне здесь был еще и другой делавший порт Нимфеи очень удобным и надежным, хотя и не обширным. Впрочем, Нимфея и не нуждалась в обширном порте, имея с другой стороны порт Пантикапеи».

А.А. Никонов в статье «Затопленные остатки античных сооружений по берегам Боспора Киммерийского» писал: «Около античного городища Нимфей, согласно сведениям Н.А. Грача, при особо низком уровне моря и тихой погоде в 1973 году археологи наблюдали под водой стены усадьбы. В 400 метрах южнее города, в бухте, в 8 метрах от береговой линии были обнаружены стены двух помещений высотой 2,2 метра. Поднятая со дна керамика определена как относящаяся к последней четверти IV в. до н.э. Позднее, однако, никогда не удавалось обнаружить эти развалины вновь».

Первая подводная археологическая разведка в акватории, прилегающей к району расположения Нимфея, была проведена в 1977 г. группой аквалангистов под руководством В. Лаврухина.

В 1990 г. работы были продолжены керченскими исследователями В. Зинько и А. Шамраем. В 1994 г. в работах принимали участие группа польских подводников. В результате было выявлено место кораблекрушения XVII–XVIII вв. (предварительная датировка предложена авторами находки) и остатки трех затопленных античных «поселений» и якорной стоянки.

«Поселение 1». Располагается на участке песчаного дна площадью в 0,4 га в 300–500 м от берега напротив Первого Героевского маяка. Было выявлено скопление известняковых камней, часть из которых имела следы обработки, обломки амфор IV–III вв. до н.э. — I–II вв. н.э. и большое количество боспорской кровельной черепицы. По мнению авторов открытия, данный объект представляет собой остатки монументальной постройки, располагавшейся вблизи берега, и затопленной в результате трансгрессии. В 1994 г. место «поселения» было обследовано международной экспедицией, которая подтвердило полученные ранее результаты.

«Поселение 2». Объект представляет собой остатки стены, сложенной из крупных известняковых блоков, расположенные параллельно берегу в 20 м от уреза воды. Отдельные блоки залегают в зоне площадью 0,5 га на глубине от 1 до 3 м. Между камнями были найдены обломки амфор IV–III вв. до н.э. и 2 фрагмента боспорской черепицы.

«*Поселение 3*». Представляет собой скопление больших известняковых блоков, в том числе тесаных, расположенное южнее «Поселения 2» на глубине 3,0–3,5 м. Подъемный материал датируется IV–III вв. до н.э.

Якорная стоянка. Выявлена на глубине 6,0–6,5 м восточнее «Поселения 1». В песчаном грунте, на глубине 0,14–0,25 м от уровня донной поверхности были найдены 15 якорных штоков (якорных камней?). По всей площади якорной стоянки распределены куски диорита.

Подъемный керамический материал был представлен значительным количеством античной (IV–III вв. до н.э.) и средневековой керамики.

По сей день остается не решенным вопрос о местоположении гавани Нимфея. По мнению М.В. Агбунова изучившему материалы геологических исследований нимфейской террасы и сделавшему схематическую реконструкцию береговой линии для древнегреческого периода, она находилась напротив современного Чурубашского озера. С повышением уровня моря гавань постепенно была затоплена, и под водой на глубине в несколько метров, под слоем морских осадков, оказались портовые сооружения, складские помещения и вся прибрежная часть города.

В 1995 г. на акватории, прилегающей к Нимфею, сотрудниками комплексной археологической экспедиции Государственного Эрмитажа были выполнены 6 батиметрических профилей подводного склона от уреза воды до глубины 5 м. Промеры глубин производились с лодки, с привязкой теодолитом с береговых точек. В результате было установлено, что береговая линия античного времени, находилась на расстоянии 350–400 м от современного уреза воды. В настоящее время глубина в данном месте составляет 5 м. Проведенные исследования позволили сделать предположение, что древняя гавань Нимфея находилась с южной стороны мыса Камыш–Бурун.

59. Затопленные остатки городища Киммерик, V в. до н.э. — начало IV в.н.э., раннее средневековье

Расположен на южном побережье Керченского полуострова, на западном склоне горы Опук, примерно в 50 километрах к юго–западу от современной Керчи, на трех прибрежных холмах, между западным склоном горного массива и соленым озером Элькен (или Кояш), в древности являвшимся, очевидно, морским заливом.

Город был основан милетскими колонистами в V в. до н. э. и процветал в начале христианской эры. Киммерик защищал Боспорское царство от скифов. В середине III века н. э. Киммерик был разграблен готами, но частью городское поселение сохранилось до конца эпохи Римской империи.

Площадь памятника в целом около 4,5 га, площадь исследованной территории 500 кв.м.

В структуру памятника входят: остатки крепостных куртин, жилая и хозяйственная застройка (Объект 1); сигнальные пункты, стена, ограждающая приморскую портовую часть городища (Объект 2); жилищно-хозяйственный комплекс «Мукодельная мастерская» (Объект 3); жилищно-хозяйственный комплекс «Береговой» (Объект 4); жилищно-хозяйственный комплекс «Подвал с пифосами» (Объект 5); «Портовая или Западная» стена (Объект 6).

Артефакты, обнаруженные в отложениях, прислоненных к стене (Объект 6), свидетельствуют о том, что она была сооружена не позже III–VI вв. н.э. и, вероятно, не ранее рубежа тысячелетий. Стена не заканчивается у берега Кояшского озера. Она прослеживается на дне озера еще на 75 м до глубины 0.8 м. Глыбы известняка лежат на морских детритусовых песках озерного склона пересыпи и перекрываются черными озерными илами мощностью 0.7 м.

В конце XIX в. видимая длина стены составляла свыше 300 м, в 1927 г. — 290 м. По наблюдениям А.А. Никонова в 1986 г., это искусственная кладка (вал) из известняковых глыб и обломков имела длину (видимую) 115 м, ширину — 2,1 м, и была вытянута по азимуту 290° с поворотом на западном конце до 300°. Геометрия (единичность, направленность внутрь древнего залива) и древняя топография местности (расположение «стены» в бывшем морском заливе и снижение ее от суши), ее конструктивные особенности (обрыв в море, ныне в озеро, характер кладки, в частности наличие парапета и др.) позволил А.А. Никонову высказать убедительное мнение, что данная конструкция представляет собой сооружение типа соединенных мола и пристани.

Подъем уровня моря во время второго этапа нимфейской трансгрессии, совпадающего с периодом поздней античности, сопровождался затоплением низменной суши с береговыми постройками эллинистического Киммерика, восстановлением за новочерноморской пересыпью соляного озера. На юго-восточном берегу озера, вблизи уреза, сохранились аморфные следы какой-то, предположительно эллинистической, постройки.

Археологические раскопки города проводились в 1927, 1947–49, и 1950–51 гг. В 1989 году исследования на горе Опук и в ее окрестностях продолжила Южно–Боспорская экспедиция Института археологии АН СССР, а с 1995 года — Крымского филиала Института археологии Национальной Академии Наук Украины.

В 1991 г. отрядом аквалангистов комплексной охранной экспедиции Керченского государственного историко–культурного заповедника (КГИКЗ) была проведена подводная разведка в акватории моря, непосредственно примыкающей к остаткам городища в юго–западной части горы Опук. В результате, на глубинах до 4,5 м. были зафиксированы развалы камней, представляющих собой древние строительные остатки, обломки керамических сосудов средневекового и античного времени, грузила и др. артефакты. Известно так же, что в 1950 г. в море около Киммерика была найдена средневековая (IX–X вв) амфора.

28. Затопленная часть античного города Пантикапей, VI в. до н.э.

Пантикапей был основан ионийцами в VI в. до н.э., впоследствии стал столицей Боспорского царства и являлся, наряду с Херсонесом, одним из двух крупных античных городов на территории Крымского полуострова. В средние века город был известен под названием Боспор, Корчев. Остатки Пантикапея находятся на территории современного города Керчь, занимая вершину и склоны горы Митридат, спускаясь к морю.

По сообщению Страбона, древний город имел каменный мол. Этот мол показан также на старых планах Керчи. Его остатки, в виде полосы красноватого цвета длиной около 400 м, согласно наблюдениям известного историка Н. Мурзакевича, можно было видеть в Керченской гавани в 1836 г.

Длина мола, по обмерам, сделанным в 30–х годах XIX в. подполковником И.А. Стемпковским, достигала 340 м.

В 1939 г. экспедицией профессора Р.А. Орбели, при участии гидрографической службы Черноморского флота на расстоянии около 60 м от берега, на глубине 7 м были обнаружены остатки какого–то сооружения. Несмотря на слой донных отложений толщиной более 1,5 м. часть строительных блоков была расчищена и поднята на поверхность. По данным Р.А. Орбели, в этом месте в октябре 1938 г. водолазами Общества спасения на водах (ОСВОДа) была поднята гераклейская

амфора IV в. до н.э., а в 1939 г. — два пифоса. В настоящее время, после проведенной в зоне порта подсыпки грунта, мол полностью находится под водой.

«Стенка» античного времени была обнаружена С.В. Левом в 1950–х годах и к югу от горы Митридат, в 200 метров мористее. Вероятно, именно на нее указывал подводник А. Шамрай (1982), определяя ее как мол, вытянутый с северо–востока к юго–западу на 500 метров у мыса Белого, юго–западнее города Керчь.

29. Остатки античного мола

Современный Генуэзский мол, полукольцом отгораживающий западную часть акватории Керченского порта, образует удобную гавань. Исследования показывают, что в основе этого мола лежит сооружение античной эпохи.

30. Затопленная часть античного городища Тиритака, VI в. до н.э. — IV в.н.э.

Городище Тиритака (известно также под названием Дия) располагается в южной части современной Керчи (поселок Аршинцево), в 11 километрах от Пантикапея на северном берегу древнего морского залива (в настоящее время, осушенная часть Чурубашского озера).

Город был основан греками в середине VI в. до н. э. на месте более древнего поселения первобытной эпохи. В I–III вв. н.э. он известен как крупный рыбопромысловый центр. Во 2–й половине IV в. н. э. Тиритака была разгромлена, видимо, при нашествии гуннов, но жизнь в ней продолжалась в течение раннего средневековья.

В 1977 г. на дне при входе в Камыш–Бурунскую бухту аквалангистами подводной поисковой экспедицией Керченского историко–археологического музея им. А.С. Пушкина были обнаружены большие, хорошо обработанные плиты из камня–ракушечника. Одна из плит длиной (возможно высотой) 4 м, напоминала колонну или основу маяка. Под ней находилось «жесткое основание». По мнению сотрудников музея, выявленная кладка представляет собой «часть оборонительной стены, скорее всего, портового защитного сооружения Тиритаки».

31. Остатки античного городища

Располагаются на м. Ак–Бурун, замыкающем с юга Керченскую бухту. Обследовалось в 1823–1827 гг. Полем Дюбрюксом. В результате были найдены

многочисленные остатки городских стен, башен и жилых застроек. Общая длина городской стены, по его описанию, составляла более двух километров. В середине XIX в. большая часть городища была разрушена во время строительства на этом месте крепости. В 1958 г. на северном берегу мыса после вспашки обнаружены «сотни обломков боспорских и синопских черепиц» и фрагменты посуды эллинистического времени. В конце двадцатого века С.А. Шестаков, исследуя Ак–Бурун, локализовал здесь Боспорский город Гермисий. Отчасти существование на Ак–Буруне крупного поселения, подтверждают случайные находки керамики недалеко от оконечности этого мыса, поднятые со дна моря рыбаками. Они аналогичны по разнообразию образцам, найденным при раскопках Пантикапея.

32. Затопленная часть античного поселения «Героевка–1»

Поселение расположено на высоком абразирующем морском берегу близ п. Героевское (в 5 км к югу от Нимфея). Протяженность поселения с севера на юг около 1 км, тогда как с востока на запад культурный слой сохранился лишь на узкой полосе шириной менее 60 м. Раскопки показали, что восточная часть поселения обрушилась в море, но каковы размеры утраченной части, установить трудно. Культурный слой концентрируется на отдельных участках в виде пятен различной протяженности. Поселение открыто в 1956 г. В.В.Веселовым. В 1956–1957 гг., 1963 г. раскопки проводила И.Т. Кругликова, в 1986–1993 гг. — В.А. Горончаровский. Всего раскопками вскрыто 1750 кв.м, из них 350 кв.м, раскопанных И.Т. Кругликовой, уже обрушились в море.

Ранний культурный слой, соответствующий времени возникновения поселения, датируется концом VI — началом V вв. до н.э. К нему относятся землянки, хозяйственные ямы в которых были найдены скифские находки: бронзовый и костяной псалий, акинак, пряжка в виде головы льва. Раскопки показали, что раннее поселение было небольших размеров и неукрепленное, представляло собой группу обособленных жилищ с хозяйственными ямами, с прилегающими приусадебными участками. Расцвет поселения приходится на IV–III вв. до н.э., затем оно приходит в упадок. Но в I в. до н.э. площадь нивелируют, и на месте одного из домов возводится монументальное здание усадьбы, которое к настоящему времени почти полностью обрушилось в море в результате разрушения береговой полосы.

Очевидно, жизнь на поселении продолжалась и в первые века н.э. В.А. Горончаровским раскопана постройка конца IV — начала V вв. н.э. Есть также находки и отдельные комплексы VIII–IX вв. н.э.

По свидетельству местных жителей, в прибрежной зоне поселения, под водой нередко находят античные амфоры, фрагменты расписной греческой посуды, украшения, монеты. Вероятно, в этом месте, в 1977 г. подводной поисковой экспедицией Керченского историко–археологического музея им. А.С. Пушкина были зафиксированы остатки строений, в том числе «огромная плита с выемкой».

33. Остатки античного поселения «Героевка–2»

Поселение расположено на высоком обрывистом морском берегу. Пятна разрушенного культурного слоя (керамика, развалы камней) наблюдаются на площади до 4 га. С севера поселение ограничено глубокой балкой, с юга — еле заметным овражком. Большая часть поселения, за исключением прибрежной полосы в 20 м, распахивается. Открыто В.В. Веселовым в 1956 г. Раскопками В.Н. Зинько в 1992–1996 гг. исследован участок площадью более 1200 кв.м, вытянутый вдоль обрыва. Поселение многослойное, общая мощность культурных напластований — 0,9–1,7 м. Выявлены жилые, хозяйственные и погребальные комплексы, относящиеся к 2 хронологическим периодам: античный — VI в. до н.э. — VI в. н.э. и средневековый VIII–IX вв. н.э.

Большая часть античного поселения разрушена морем. При подводных разведках, проведенных в 1994 г. были обнаружены античные зернотерки и фрагменты амфор IV–III вв. до н.э., а в южной части на глубине до 0,5 м — большой развал известняковых плит и камней, очевидно, остатки основания монументальной постройки.

34. Остатки древних строений

В 1979 г. группой керченских аквалангистов под руководством А. Шамрая у оконечности косы Рубанова (где коса резко обрывается), были зафиксированы остатки вымостки, фундаментов и каменных строений небольших размеров прямоугольной формы, а также фрагменты керамических сосудов. По совокупности данных, остатки строений, датируются авторами находки III–IV вв. н.э.

35. Остатки строений III–IV вв. н.э.

Обнаружены в 1979 г. в прибрежной зоне на расстоянии 600 м к северу от косы Рубанова группой аквалангистов Керченского музея. Один из авторов находки А. Шамрай так описывает находку: «Под водой на глубине 3–4 м хорошо сохранилась кладка разрушенных стен и одной башни. Несколько восточнее, вдоль берега на юг, тянутся фундаменты построек вспомогательного характера прямоугольной планировки. Поднятый керамический материал (фрагменты амфор) позволяют датировать верхние культурные слои этой укрепленной сельскохозяйственной усадьбы–крепости III–IV вв.н.э.».

36. Разрушенная часть поселения IV–III вв. до н.э. — III в. н.э.

В 1979 г. Отрядом Керченского историко–археологического музея были проведены охранные раскопки некрополя, располагающегося у с. Яковенково к югу от г. Керчи. В результате двумя раскопами вскрыто 155 кв. м., расчищено несколько погребений, частично уничтоженных обвалами. Всего раскопано 22 погребения III–II вв. до н.э. — II–III вв. н.э. К востоку от некрополя на протяжении 70 м в береговом обрыве отмечены следы культурного слоя: зерновые ямы с золой, скопление камней, принадлежавшие античному поселению, которое по совокупности археологического материала датируется IV–III вв. до н.э. — III в. н.э. Часть поселения разрушено морем. Вероятно, этому поселению принадлежал и некрополь.

37. Остатки древних строений

В 1979 г. группой керченских аквалангистов под руководством А. Шамрая на оконечностях Маркитанских отмелей были зафиксированы остатки каменных сооружений, по предположению авторов находки — причальных.

38. Античное поселение Казека

Располагается между мысами Чауда и Карангат. Сохранившиеся культурные напластования Казеки датируются исследователями концом IV — началом III вв. до н. э. (и существовавшее позже) и вытянуты вдоль берега бухты Маячной. Площадь памятника в целом около 12 га. В него входят три объекта: остатки культурного слоя античного городища, древние каменоломни и колодцы, и остатки раннесредневекового поселения.

В 1992 г. на поселении были проведены археологические разведки В.К. Голенко и А.А. Клюкиным, в 2005 г. — обследования А.В. Гавриловым и А.Л. Ермолиным.

Значительная часть поселения разрушена обвалами берега вследствие морского прибоя. Соленое озеро, расположенное около деревни Качик, будучи в древности заливом, по-видимому, служило гаванью.

39. Разрушенная часть античного поселение «Полянка»

Располагается в пяти километрах к западу от мыса Зюк, на Караларском побережье Крымского Приазовья.

Памятник исследовался отрядом Восточно–Крымской археологической экспедиции ИА РАН (начальник экспедиции — А.А. Масленников) в течение 1984–1987 гг. В 1984–1986 гг. работами на памятнике руководил В.К. Голенко. В результате проведенных исследований было установлено, что в первой половине — середине I в. до н. э. здесь существовало укрепленное поселение, возникшее на месте более раннего памятника III–II вв. до н. э., остатки которого были сnivelированы поздним строительством. В планировке поселения I в. до н. э. четко выделяется два участка — северный, с хаотичной застройкой, и юго–восточный, занятый однотипными двухкамерными домами с внутренними дворами. В северной части поселения располагалось святилище. На полу смежных помещений, пристроенных к этому святилищу с севера и погибших, как и все поселение, в результате пожара, были обнаружены клады, состоявшие из бронзовых монет Боспора и городов Понта и Пафлагонии. Первый из них, открытый в 1984 г., включал 70 монет, обнаруженных среди фрагментов лепного горшочка. Второй клад, найденный в 1985 г., состоял из 1140 монет, находившихся в светло глиняной амфоре, вкопанной в пол.

II. СРЕДНИЕ ВЕКА [VII в.–XVI вв.]

Акватория Северо–Западного и Западного побережья Крымского полуострова

61. Место средневекового кораблекрушения

Обнаружено в 1975 г. Гидроархеологическим отрядом Северокрымской экспедиции Института археологии АН УССР в прибрежной акватории Каркинитского

залива. В районе Лебяжьих островов были найдены многочисленные фрагменты средневековых сосудов и кованые железные гвозди

62. Останки византийского корабля, IX–X вв.

Выявлены в районе поселения «Чайка» близ Евпатории. В литературе встречаются упоминания, что груз судна составлял высокогорлые поливные кувшины IX–X вв.

Акватория Юго–Западного побережья Крымского полуострова

63. Затопленная часть раннесредневекового поселения, V–VII вв.

Располагается на северной стороне Севастопольской бухты, на низменном берегу у небольшой бухты, между основанием Северной косы и Константиновским маяком. На глубине 2–3 м. было найдено значительное количество археологического материала в основном, фрагментов амфорной тары V–VII вв.

64. Скопления средневековой керамики

Зафиксированы в начале 1990–х гг. аквалангистами экспедиции Херсонесского историко–археологического заповедника под руководством А.А. Филиппенко у оконечности восточного мыса (Федотов) Стрелецкой бухты. В древности, когда бухта была мельче и уже, данный район представлял значительную опасность для мореходства.

65. Место крушения судна X в.

Обнаружено у Западного мыса бухты Круглая (Омега) в 450 м. от берега. Груз корабля, по всей видимости, составляли амфоры, фрагменты которых были найдены на дне. На месте кораблекрушения так же найдено два железных якоря, относящихся к X в. В некоторых местах из грунта выступают элементы конструкции судна. Глубина 22,7–23,5 м.

66. Место крушения судна X в.

Обнаружено непосредственно напротив Херсонесского городища в 550 м. от берега. Деформированные от вторичного пребывания в огне фрагменты амфор

позволяют предположить, что на судне был пожар, который, вероятно, и явился причиной его гибели. Глубина 18,6 м.

67. Останки византийского корабля IX–первой половины X вв.

Обнаружены в 2001 г. подводной археологической экспедицией Института востоковедения РАН и Национального Заповедника «Херсонес Таврический» под руководством В.В. Лебединского у поселка Учкуевка в 1200 м. от берега.

На месте кораблекрушения обнаружены части корабельных конструкций и скопления фрагментов амфор, составлявших некогда груз судна. Обгорелые фрагменты древесины, деформация амфор от вторичного пребывания в огне позволяет предположить, что на судне был пожар, который и стал причиной его гибели. Глубина — 18, 5 м.

68. Скопления древних строительных остатков

Зафиксированы в 2002–2003 гг. подводной археологической экспедицией Института востоковедения РАН и Национального Заповедника «Херсонес Таврический» под руководством В.В. Лебединского у мыса Коса Северная в 200 м. от берега в выявленном затопленном культурном слое. Подъемный материал представлен фрагментами плинфы, калиптеров, которые датируются III в. до н.э. — IX в. н.э., а также большим количеством кирпичей XIX в. Находки позволяют говорить, что затопление этого района произошло во второй половине XIX в., что согласуется с данными картографических материалов.

Акватория Южного побережья Крымского полуострова

69. Не идентифицированное судно, XI–XIII в.

Останки судна были обнаружены в 20 км к северу от м. Форос на глубине 127 м. Объект представляет собой остатки деревянного парусно–весельного корабля, вошедшего в научный оборот под названием «Форосский византиец». Размеры объекта по сонограмме — 32.4 × 6.2 × 1.2. м. Предположительно полная длина объекта составляла до 40 м.

В 2009 г. место кораблекрушения было осмотрено телеуправляемым подводным аппаратом «Софокл». На основе визуального осмотра места гибели

корабля было установлено, что судно покрыто на 70% илом и выглядит как холм, из которого во все стороны выступают деревянные фрагменты рангоута и судового набора. Хорошо видна часть килевого бруса, фрагменты планшира левого и правого бортов. С помощью видеокамеры ТПА были зафиксированы хорошо сохранившиеся фрагменты судового набора — шпангоуты, бимсы, стрингеры, планшир, фрагменты палубы, обшивки, часть форштевня, девять «весел», реи и, вероятно, две мачты, а также два скопления (около 20 шт) грушевидных трапезундских амфор с дугообразными ручками, широко распространенного в Причерноморье типа. Кроме этого, зафиксировано значительное количество не идентифицированных предметов со следами инструментальной обработки.

Объект внесен в Государственный реестр недвижимых памятников. Охранный номер 4675–АР.

70. Средневековая якорная стоянка у скал Адалары, VI–XV вв.

Скалы Адалары находятся на южном побережье Крыма, в акватории п. Гурзуф (Ялтинский городской совет). В результате исследований Научно-учебного центра подводной археологии КГУ под руководством С.М. Зеленко в начале 1990–х гг. в районе скал Адалар были выявлены скопления древней керамики трех хронологических периодов: римского времени (II–III вв. н.э.), эпохи раннего (VIII–IX вв.) и позднего (XIII–XV вв) средневековья, а также более десятка средневековых якорей разных типов VII–XI вв. По информации местных жителей, ранее, в акватории скал Адалар, находили античные свинцовые якорные штоки и фрагменты античной керамики. По мнению С.М. Зеленко, специфический ветровой режим под Главной грядой Крымских гор и сложная гидрологическая обстановка около островов делали этот район опасным для парусных судов в каботажном плавании. Находки многочисленной амфорной тары около скал Адалары, место их обнаружения, удаленное от берега, в совокупности с нахождением большого количества якорей, свидетельствуют о древних кораблекрушениях. По предварительным подсчетам, согласуясь с анализом археологического материала, можно говорить о 5–6 затонувших кораблях. В 2007 г. два места средневековых кораблекрушений были обследованы подводно-археологическим отрядом Горно-Крымской

экспедиции Крымского филиала Института археологии НАН Украины (рук. В.Е. Герасимов).

По данным Государственного комитета по охране культурного наследия Республики Крым координаты объекта: 45°32'32"N 34°17'46"E.

(Приказом Республиканского комитета Автономной Республики Крым по охране культурного наследия от 28.05.2013 г. № 48 объект занесен в государственный реестр недвижимых памятников).

71. Место кораблекрушения, XIII–XIV вв.

Выявлено в районе Ялты. Существует предположение, что судно принадлежало Византии. На борту находился груз — амфоры. Глубина 12–15 м.

Акватория Юго–восточного и Восточного побережья Крымского полуострова

72. Средневековая якорная стоянка в акватории м. Плака, VIII–XIII вв.

Мыс Плака (м. Утес) находится на самом восточном краю обширной Кучуклампадской бухты в акватории п. Партенит. В XII–XIV вв. на мысе была сооружена крепость, а образованное здесь турками поселение получило название Кучук–Ламбат.

В акватории, прилегающей к мысу Плака, на глубинах 6–12 м было выявлено большое количество фрагментов кувшинов, амфор, строительной керамики разного времени.

По мнению подводного археолога С.М. Зеленко в этом месте находилась средневековая корабельная стоянка.

Приказом Республиканского комитета Автономной Республики Крым по охране культурного наследия от 28.05.2013 г. № 48 объект занесен в государственный реестр недвижимых памятников.

73. Остатки поселения, VI–XV вв.

Выявлены подводной археологической экспедицией Научно–учебного центра подводной археологии КГУ под руководством С.М. Зеленко на западной стороне мыса Плака. В результате закладки шурфа была определена мощность культурного слоя, составляющая 0,5 м. В нижнем слое находились обломки

амфор VI–VII вв., а в верхнем — VIII–IX вв. По мнению руководителя экспедиции с западной стороны мыса Плака находилось поселение VI–XV вв. Его наземная часть, в настоящее время находится под застройкой санатория и парковыми насаждениями.

74. Место кораблекрушения, VII в. н.э.

Зафиксировано экспедицией Научно–учебного центра подводной археологии КГУ с восточной стороне мыса Плака, за природной грядой на глубине 10 м. На исследуемом участке дна было выявлено скопление развалов амфор VII в. (найдено и 2 целых экземпляра), свинцовые листы, корабельной обшивки. Руководителем исследованием С.М. Зеленко находка интерпретируется как остатки кораблекрушения VII в. н.э.

75. Место кораблекрушения, IX–XI вв. н.э.

Зафиксировано экспедицией Научно–учебного центра подводной археологии КГУ (рук. С.М. Зеленко) с западной стороне мыса Плака на подводном склоне, с перепадами глубин от 6 до 10 м. Подъемный материал представлен в основном торговой тарой, служившей для перевозки и хранения продуктов, датируемой IX–X вв. н.э. Были обнаружены запечатанные горлышки кувшинов.

76. Место средневекового кораблекрушения

Было выявлено в 2007 г. подводно–археологическим отрядом Горно–Крымской экспедиции Крымского филиала Института археологии НАН Украины (рук. В.Е. Герасимов) вблизи пгт. Семидворье недалеко от г. Алушты на глубине 6–12 м. Место крушения занимает площадь 100 × 70 м песчано–гравийного дна и каменной гряды, насыщенного многочисленными керамическими обломками.

77. Место кораблекрушения византийского судна, IX–X вв.

Было обнаружено в середине 1980–х гг. аквалангистами, входившими в состав Судакской экспедиции ИА АН УССР в бухте близ пгт. Новый Свет. В месте крушения были найдены фрагменты высокогорлых кувшинов.

78. Место кораблекрушения, конец XIII в.

Обнаружено при археологических разведках в 1997–1998 гг. экспедицией Киевского университета (рук. С.М. Зеленко) в западной части древней бухты Судак–Лимен, под горой Коба–Кая (пгт. Новый Свет) в 50 м. от берега, на глубине — 8'10 м. Детально исследовано в 1999–2007 гг. Подъемный материал представлен фрагментами пифосов, амфор, керамической и стеклянной посуды. Выделяются, в частности, амфоры с грушевидным туловом и дугообразными ручками (XII–XIII вв.), маленькие амфоры с веретенообразным туловом (XIII в.), небольшие круглодонные амфоры с яйцевидным туловом (XIII в: горла некоторых из них были заткнуты пробками). Второй по численности, после амфор является художественная поливная керамика, характерная для XIII в. и представленная блюдами, мисками, тарелками, чашами, кубками и кувшинами. Присутствуют также и кухонные горшки с шарообразным туловом и плоским дном. Изделия из стекла также датируются XIII в. и представлены колбообразными узкогорлыми сосудами и цилиндрическими стаканами, известными в слоях средневековых городов европейских стран, и открытыми сосудами большого диаметра. Кроме керамики были обнаружены деревянные ручки со свинцовым заполнением от штурвала корабля, деревянный брус (разведки 1997–1998 гг), значительное количество неорнаментированной столовой и кухонной посуды, единичные экземпляры металлических изделий из меди, бронзы и железа; монеты, пряжка, пуговица, кольцо бронзовое, свинцовые и медные кухонные котелки.

Наибольший интерес вызывает клад из 35 серебряных монет, найденный среди груза корабля в полевой сезон 2004 г. В 2005 г. в этом месте было обнаружено еще 3 монеты. Это аспры Трапезундской империи периода правления Мануила I (1238–1263 гг.).

По мнению С.М. Зеленко, выявленные находки являются остатками груза итальянского судна конца XIII в., погибшего в результате пожара. Последнее подтверждается присутствием следов горения на многих керамических предметах.

79. Место кораблекрушения, начала X–XI вв.

Обнаружено при археологических разведках в 1999 г. экспедицией Киевского университета (рук. С.М. Зеленко) примерно в центре бухты Судак–Лимен (бухта поселка Новый Свет) на расстоянии 110 м от скалы Коба–Кая, на глубине —

10–12 м. Было основательно разграблено «аквалангистами–туристами» в 1960–х и 1980–хх гг. Место этого кораблекрушения частично перекрывается кораблекрушением XIII в. Детально исследовалось в 2002–2007 гг.

Подъемный материал представлен амфорами с шаровидным туловом, покрытым волнообразным рифлением второй половины X в. — первой половины XI вв. и амфорами с грушевидным туловом X–XI вв. (горло одной из них было заткнуто пробкой) и высокогорлыми кувшинами с плоским дном (обычно их именуют также «с плоскими ручками») IX–XI вв. Кроме того, среди находок присутствует амфора Причерноморского типа VIII–X вв. Есть так же сведения, что в 1980 гг. в этом районе аквалангистами эстонского города Пярну были подняты фрагменты керамики и целые экземпляры амфор. По мнению С.М. Зеленко данный объект представляет собой место кораблекрушения начала XI в.

80. Место кораблекрушения, X–XI вв.

Зафиксировано в акватории Судакской бухты. Было затронуто в 1980–х гг. рыболовецким тралом на глубине 50 м. На поверхность поднята амфора типа Ганос X–XI вв. с круглым клеймом и графической надписью под ней.

81. Скопление средневековой керамики

Выявлено в 1960 г. подводно–археологической экспедицией ИА АН СССР под руководством профессора В.Д. Блаватского в западной части Судакского залива — к юго–востоку от горы Сокол и к северу от мыса Плоского. Среди фрагментов амфор попадались отдельные камни со следами обработки. По предположению археологов, найденные предметы могли относиться к судам, затонувшим в этих местах в Средние века.

82. Место кораблекрушения, X–XI вв.

Выявлено в 2000 г. экспедицией Научно–учебного центра подводной археологии Киевского университета в восточной части Судакской бухты с западной стороны мыса Меганом. Были зафиксированы скопления обломков амфор и синхронный железный якорь. Амфоры относятся к двум типам — с невысоким горлом и шаровидным туловом X–XI вв. и круглодонные с грушевидным туловом второй

половины X — начала XII вв. По мнению С.М. Зеленко эти находки представляют собой остатки кораблекрушения X–XI вв. н.э.

Следует отметить, что в 1989 г. аквалангистами киевского клуба «Посейдон», в районе мыса Меганом, было найдено значительное количество археологического материала: фрагменты амфор и кувшинов VI–VII вв., VIII–X вв., XII–XIII вв. и детали якорных штоков. Особый интерес представляет находка целого свинцового штока и свинцовой скрепы (рамы), предназначенной для соединения веретена и рогов якоря, изготовлявшихся из дерева. Штоки данного типа, принято датировать I в. до н.э. — III–IV вв. н.э.

83. Место кораблекрушения X–XIII в.

Было найдено во второй половине 1970–х гг. экспедицией организованной Институтом археологии АН УССР в бухте Тихой, которая входила в акваторию средневекового города Сугдеи–Солдайи. Все находки, представленные обломками керамических сосудов, концентрировались в радиусе нескольких метров, и датируются X–XIII вв.

84. Скопления археологических артефактов, III–XVII вв.

Были зафиксированы в бухте пос. Уютное, вблизи г. Судака, совместной экспедицией Института археологии НАН Украины и Берлинского свободного университета под руководством В. Булгакова. Археологические работы по сбору и подъему археологических материалов проводились в 2004–2005 гг. В результате было обнаружено около 2,5 тыс. артефактов, в основном изделий из свинца, и их фрагментов, связанных с перевозками товарных грузов, их обеспечением и контролем (свинцовые кольца, печати, пломбы); торговлей (монеты, монетные и торговые разновесы, фрагменты весов); жизнедеятельностью на стоянках кораблей (предметы повседневного быта, элементы платяной гарнитуры и украшения — пуговицы, пряжки, перстни, бусины, кресты, застежки богослужебных книг, и др.); корабельным припасом (элементы судовой оснастки, рыболовный инвентарь и др.). Особый интерес представляет находка 198 свинцовых византийских печатей VI–XII вв., 11 заготовок византийских вислых печатей VIII–XII вв., 4 византийских прикладных печатей XI–XV вв., в большинстве своем западноевропейских.

Последующие исследования показали связь подводных археологических находок с портовой инфраструктурой Судакской крепости: были вскрыты и исследованы остатки трех причальных стенок, установлена их связь с наземными оборонительными сооружениями.

85. Остатки затопленных поселений раннего средневековья

Выявлены в 1983–1986 гг. группой аквалангистов, входивших в состав Судакской экспедиции ИА АН УССР под руководством И.А. Баранова. По данным научных отчетов экспедиции и опубликованной информации о ходе подводных исследований в бухтах Судака и Нового Света, на глубинах 5–7 м были зафиксированы остатки жилища, гончарные печи VIII–X вв. и останки византийского корабля с грузом высокогорлых кувшинов IX–X вв.

86. Скопления археологических артефактов

Были выявлены в 1999–2007 гг. сотрудником Судакской археологической экспедиции В.В. Кузьминовым в районе портовой части Судакской крепости.

В результате исследования выявлено шесть секторов скопления материалов. Наиболее ранний материал (VII–XI вв.) распределяется по периферии бухты, а находки XII–XV вв. концентрируются в центральной ее части, где, судя по обнаруженным остаткам квадратной облицовки причальных сооружений, находилась искусственная гавань XII–XV вв.

На протяжении 1985–2004 гг. была собрана значительная коллекция изделий (несколько тысяч экземпляров) из свинцовой и медной пластики: перстни, пряжки, фибулы, votивные амулеты, гирьки для весов, торговые пломбы, моливдовулы.

В 2005 г. в портовой части средневекового города Сугдеи В.В. Кузьминовым были найдены свинцовые печати VIII–XI вв, которые, по гипотезе Е.В. Степановой, являются частью архива сугдейского городского архива византийских печатей.

87. Место кораблекрушения, VIII–XI вв.

Выявлено в 1980–х гг. аквалангистами киевского клуба «Атлантида» в 1 км от средневекового поселения на холме Тепсень, напротив мыса Мальчин (Коктебельская бухта), на глубине — 6–9 м. На поверхность было поднято 90 фрагментированных средневековых амфор и кувшинов с плоскими ручками

IX–XI вв. Амфоры в большинстве своем были представлены вариантами т.н. «причерноморского типа» и датируются VIII–X вв. Горло одной из амфор было заткнуто пробкой.

88. Остатки средневекового мола

Археологические разведки и раскопки в поселке Коктебель, были начаты еще в первые десятилетия XX в. Здесь на плато Тепсень было обнаружено большое средневековое поселение площадью около 16 га с несколькими сельскими поселениями и монастырями на околицах. На берегу удалось зафиксировать сохранившиеся остатки мола, который защищал гавань от штормов. Остатки этого мола под водой, можно было еще наблюдать в 1930–х гг. По свидетельству местных жителей в эти годы часть кладки древнего мола была использована при строительстве пристани для загрузки корабля с местного карьера, располагавшегося на северо–восточном склоне Святой горы. В 1957 г. наличие мола подтвердила подводная разведка в Коктебельской бухте. Экспедицией ленинградских аквалангистов у холма холма Малый Тепсень были найдены до двух десятков диоритовых квадратов со следами известкового раствора на боковых поверхностях. По мнению специалистов они использовались как облицовка мола.

В 1997–1998 гг. исследование участка береговой полосы от мыса Меганом до мыса Хамелеон (Коктебельский залив) были продолжены Подводно–археологической экспедицией Киевского Национального Университета имени Тараса Шевченко (рук. С.М. Зеленко).

Были обследованы участки шельфа от м. Меганом до пгт. Курортное и участок под плато Тепсень, где располагалось средневековое поселение. Наиболее насыщенным археологическими находками оказался второй участок на отрезке от мыса Мальчин до пгт. Коктебель. Выяснилось, что остатки древнего мола еще удастся проследить, несмотря на сильное разрастание водорослей на поверхности дна. А с вершины хребта Кок-Кая — «синяя скала» в тихую погоду этот мол, просматривается как подводная гряда. На исследованном участке, на склонах бухты Гравийная–1, примыкающих к мысу Мальчин, были найдены мелкие фрагменты амфор и пифосов VIII–IX вв, а неподалеку в море обнаружены якоря и фрагменты амфор причерноморского типа VIII–X вв, которые являются, скорее всего, свидетельством гибели корабля.

Основные подводные находки зафиксированы на дне бухты на глубине 4–5 м. Они сосредоточены в каменной гряде, которая проходит полосой между берегом и местом расположения древнего мола. Археологический материал представлен основными категориями керамики и другими предметами, характерными для быта средневекового поселения (керамика, амфоры, амфоры–крынки, пифосы, столовая посуда, кости животных и т.п.). Хронологические рамки — VIII–XIV вв.

По данным электронных СМИ в 2011–2012 гг. у м. Мальчин А. Потаповым, недалеко от берега, было найдено «большое количество глиняных обломков», в том числе 6 крупных фрагментов «битых амфор».

89. Место средневекового кораблекрушения

По некоторым сведениям, в бухте пгт. Коктебель находятся останки деревянного судна периода средневековья.

90. Средневековая якорная стоянка у скал Корабли (Элькен–Кая), VIII–XIII вв.

Расположена в 2 км к юго–западу от мыса Опук (50 км от г. Керчи) в акватории четырех обособленных небольших скалистых массивов, именуемых группа Скал Корабль Камень (остров Элькен–Кая).

Первое подводное обследование района было проведено в середине 1970–х гг. группой ялтинского сборщика раковин рапана Ю.А. Данилевского. У острова, с его юго–западной стороны, аквалангисты обнаружили «кладбище якорей». Среди них были античные (как каменные, так и свинцовые штоки), много средневековых железных якорей, а также современные якоря. Некоторые элементы древних якорей были подняты.

В 1981 г. в 350 м к югу от скал, на месте установки светящегося буя Эльчан–Коя, группой аквалангистов ленинградского клуба «Поиск» (председатель В. Каштанов) были обнаружены поля обломков амфор, конгломератная форма железного якоря и свинцовый шток деревянного античного якоря.

В 1987 г. акватория у острова Элькен–Кая была обследована группой керченских аквалангистов Боспорского подводно–археологического отряда (нач. К.К. Шилик). В результате, в северной акватории острова был обнаружен 31 железный якорь трех временных диапазонов: 2 якоря I–II вв. н.э.; пять яко-

рей IV–VII вв. и якоря византийско–арабского периода средневековья VIII–XII вв. н.э.

В 1991 г. аквалангистами Керченского государственного историко–культурного заповедника были проведены подводные разведки у юго–западного побережья горы Опук, в акватории моря непосредственно примыкающей к остаткам городища. Здесь, в полосе глубин от 0 до 4,5 м были зафиксированы обширные развалы строительных остатков, обломки средневековой керамики, найдена каменная ступа, грузило из песчаника, часть прямоугольного известнякового тарана. По мнению исследователей участок, затопленный морем вместе с частью побережья закрытого песком косы, когда–то представлял собой нижний прибрежный район Киммерика или средневекового поселения Чепико. В одной из бухт горы Опук, расположенной в северо–восточной части побережья у трех безымянных скал, керченскими подводниками, на глубине 5–6 м были зафиксированы небольшие примитивные якорные камни. Очевидно, они применялись в разные исторические периоды на лодках местных жителей, а сама бухта использоваться как лодочная стоянка.

Приказом Республиканского комитета Автономной Республики Крым по охране культурного наследия от 28.05.2013 г. № 48 объект занесен в государственный реестр недвижимых памятников.

III. НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII–1918 г.)

Акватория Северо–Западного и Западного побережья Крымского полуострова

94. «Язон», бриг

18 марта 1807 г. бриг под командованием лейтенанта Лобысевича на пути из Севастополя в Одессу, «в трех верстах от Тарханкута» во время густого тумана ударился о камни рифа, идущего от этого мыса в море, и разбился. Все спаслись.

95. Место гибели кирлангача «Ахилль»

Трехмачтовый парусно–гребной кирлангач «Ахилль» был заложен 28 декабря 1789 г. в Херсоне (по другим данным куплен в 1792 г.). Размеры: дли–

на — 23,8 м, ширина — 7,3 м, осадка — 3,3 м. Вооружение: 10 орудий. Экипаж: 75 чел. 16.7.1798 г. судно было направлено вице-адмиралом Ф. Ф. Ушаковым на Козловский рейд для получения сведений от брандвахтенного судна. При возвращении к эскадре в июле 1798 г. было перевернуто налетевшим шквалом и затонуло. Из всего экипажа спасся только 1 матрос.

Командиры: А. И. Томиловский (1794–1795); П. Г. Кононович (с 1797 по 16.7.1798).

В октябре 2003 г. членами дайв-клуба «Аратта» (президент А.В. Ластенко) у северо-восточной оконечности мыса Тарханкут, в районе поселка Черноморское было зафиксировано предположительное место гибели судна. Оно находилось в 40–50 м от скалистого берега, в 100 м от входа в бухту. С глубины 4–5 м, были подняты 6-фунтовая чугунная корабельная пушка, гак талевой оснастки, для крепления пушек к бортам судна при откате, и несколько чугунных ядер 6-ти, 3-х, и 2-х фунтового калибра. Канал ствола был зачеканен дубовой пробкой. В 2004 г. в этом же месте членами клуба была найдена и поднята еще одна 6-ти фунтовая пушка-корронада, также с зачеканенным стволом. Проведенные экспертизы и архивные изыскания позволяют с большой долей уверенности предположить, что членами дайв-клуба «Арата» было найдено место крушения кирлангача «Ахилль».

Приказом Республиканского комитета Автономной Республики Крым по охране культурного наследия от 28.05.2013 г. № 48 объект занесен в государственный реестр недвижимых памятников.

92. Не идентифицированное деревянное парусное судно середины XIX в.

Обнаружены в 1988 г. Западно-Крымской подводной археологической экспедицией (рук. В.Н. Таскаев) на дне Евпаторийской бухты, близ с. Штормовое, на расстоянии около 120 м от берега. Сохранилась днищевая часть корпуса: килевая балка, шпангоуты, бортовая обшивка правого и левого бортов. Крепление досок обшивки осуществлялось коваными четырехгранными бронзовыми гвоздями. Ниже ватерлинии борта судна были оббиты медными листами, которые крепились к доскам обшивки медными гвоздиками.

На период исследований почти весь корпус судна был замыв толстым слоем песка. Только в носовой его части, ближе расположенной к берегу, из грунта

выступали верхние части пяти шпангоутов по левому борту. С помощью гидромонитора археологам, удалось последовательно очистить от песка внутреннюю часть корпуса судна, до 21 шпангоута и выявить сохранившуюся бортовую обшивку, часть палубного настила и корабельного рангоута. Проведенный анализ древесины позволил установить, что для постройки корпуса судна использовался дуб. Судя по длине судна и древесины, из которого он был построен, (дуб обладает большой стойкостью по отношению к морской воде), диаметру шпангоутов 15,5 см, данный корабль был крупным морским парусным судном, предназначенным для длительных морских плаваний.

Причиной гибели судна явился пожар, на что указывают следы копоти на листах медной обшивки и обугленные местами шпангоуты. Обнаруженное на одном из листов обшивки клеймо позволяет идентифицировать его как клеймо французского происхождения и датируется серединой XIX в. С корабля были подняты элементы такелажа, металлические гвозди, пустотелый деревянный цилиндр с кожаным дном для ношения зарядных картузов с порохом, несколько юферсов, фрагменты посуды, плитка из мрамора, корабельная пушка (каронада) и другие предметы. Координаты с погрешностью около 100 м. 45°16'N 33°04'E. Удаленность от берега 84 м. Глубина носовой части судна 3,5–4,0 м., корма 5–6 м.

96. «Ливадия», императорская яхта, конец XIX в.

Заложена 19 марта (по ст. ст.) 1870 г. в Николаеве по проекту капитана Корпуса корабельных инженеров Л.Г. Шведе. Вошла в состав Черноморского флота летом 1873 г. Длина 81,2 м (266 ф. 6 д.), ширина 10,9 м., Водоизмещение 1964,5 т., паровая машина мощностью 460 л.с. По комфортабельности, а также отделке царских помещений, выполненных по проекту архитектора Монигетти, «Ливадия» превосходила все другие яхты царской семьи.

Участвовала под командованием капитана 1-го ранга Ф.Е. Кроуна в русско–турецкой войне 1877–1878 гг.

В ночь с 21 на 22 октября 1878 г., следуя из Севастополя в Одессу, выскочила на риф у Тарханкутского маяка. После нескольких неудачных попыток спасти корабль была оставлена командой и разбита волнами.

Место гибели яхты было в 1994 г. и идентифицировано в 2008 г. группой тульских аквалангистов. В результате обследования места крушения были

найлены остатки гребных колес и коленчатого вала парохода, отдельные крепежные элементы и фрагменты медной обшивки подводной части судна, осколки фарфоровой и фаянсовой посуды, фрагменты мраморных плиток и фигурных карнизов, использовавшихся, вероятно для отделки каминов либо ванных комнат. Глубина: 5 м.

Приказом Республиканского комитета Автономной Республики Крым по охране культурного наследия от 28.05.2013 г. № 48 объект занесен в государственный реестр недвижимых памятников.

97. «Святой Александр», линейный корабль

Один из 5 кораблей, построенных на Херсонской верфи, по типу головного линейного 66–пушечного корабля «Слава Екатерины». Предположительно проект нового линейного корабля (серии) разработал корабельный мастер А. С. Катасонов. Строитель — инженер И.А. Афанасьев. Корабль был заложен 28.06.1781 г., спущен на воду 11.04.1786 г., и вошел в состав Черноморского Флота. Длина — 48,77 м (по нижней палубе), ширина — 13,5 м, глубина трюма — 5,8 м. Вооружение: 66 орудий (24–, 12–, 8– или 6–фн пушки и 4 единорога). Экипаж: 476/688 чел. (по другим данным — до 450 чел.).

24 сентября 1786 г. корабль под командованием капитана 2 ранга Д.А. Доможирова, следуя от Херсона в Севастополь, близ м. Тарханкут из-за ошибки в счислении ударился о камень и разбился. Экипаж был спасен.

Место крушения корабля было найдено в августе 2005 г. спортсменами-подводниками из Тульской области на глубине 5–6 м. С 2006 г. место гибели «Святого Александра» изучалось совместной подводно–археологической экспедицией аквалангистов тульских общественных организаций и археологов Киевского национального университета им. Тараса Шевченко. В результате исследований был составлен план исследуемого участка, обнаружены многочисленные артефакты: балластные чугунные бруски, чугунные ядра и бомбы, картечные заряды, кнйптели, пули, фрагменты свинцовых листов и элементов оснастки корабля, кремневый пистолет, средняя часть ружья с остатками приклада, рукоятки и элементы гард трех абордажных сабель и др. Одной из самых интересных находок стала икона-складень с изображением Святителя Николая.

Объект внесен в Государственный реестр недвижимых памятников (охранный номер — 4862–AP).

98. «Св. Николай», парусный транспорт

Куплен в 1816 г. В 1817 г. был брандвахтой в Севастополе. В 1818 г. перевозил грузы между Севастополем и Таганрогом. В сентябре 1818 г. вышел из Таганрога, штормом был унесен в Босфор и остался на зимовку в Константинополе. В январе 1819 г. вернулся в Одессу, оттуда пошел в Севастополь. 28 февраля 1819 г. судно под командованием чиновника 12 класса Калимера, при подходе к Севастополю шквалом было выброшено на берег и разбито.

99. «Слон», галиот

6-пушечный галиот типа «Буйвол». Четыре галиота данного типа были построены на Дону и Хопре (по 2 галиота на Новопавловской и Новохоперской верфях).

Галиот «Слон» был заложен в феврале 1773 г., спущен на воду в 1774 г., вошел в состав Азовского Флота. С 1783 г. — в составе Черноморского Флота. Размеры: длина — 24,4 м, ширина — 6,7 м, осадка — 3,5 м. Вооружение — 6 орудий.

В 1774, 1776–1781 и 1784–1787 гг. перевозил грузы между портами Черного и Азовского морей. В 1775 г. производил опись и промеры в Днепровском лимане у Глубокой Пристани. В 1782 и 1783 г. выполнял гидрографические работы в Азовском море.

18.10.1787 г. шел со строительными материалами из Херсона в Севастополь, шквалом был выброшен на берег и разбился. Экипаж галиота был спасен.

Командиры корабля: А.Т. Марков (1774–1775); М.И. Калитеевский (с 1776 до 7.1777); Н.И. Баскаков (до 7.1778); Е. Драхенфельд (с 7.1778); А. Леонов (1787).

100. «1-й», бригантина

31 июля 1791 г. участвовала в сражении у м. Калиакрия. В 1795 г. была брандвахтой в Феодосии, с осени 1797 г. брандвахтой у Евпатории. Командир капитан-лейтенант П.А. Анастопулов. 2 ноября 1799 г. была сорвана штормом с якорей, брошена на риф близ Евпатории и разбита. Все спаслись.

101. «Гагара», транспорт (военное судно)

Куплен в 1819 г. В 1820–1830 гг. был брандвахой в Севастополе и Евпатории. 12 декабря 1830 г. судно под командованием капитана Г.Г. Рюмина на переходе из Евпатории в Севастополь во время шторма было выброшено на отмель и разбито.

102. «Вестник», 12-ти пушечная шхуна

Заложена 13.11.1840 г. в Николаевском адмиралтействе. Строитель Кириллов. Длина 28,7 м., ширина 7,4 м., осадка 3,1 м. Вооружение: 12 пушек.

Спущена на воду 27.09.1841 г. и включена в состав Черноморского флота. В 1842 в составе отряда находилась в практическом плавании в Черном море. В 1843, 1844 и 1846 гг. находилась в Греции в распоряжении русской миссии.

10 декабря 1847 г., возвращаясь из Греции, вышла из Босфора в Черное море и взяла курс на Севастополь. 22 декабря шхуна «Вестник» (без орудий) под командой капитан-лейтенанта Н.И. Скаловского, из-за ошибки в счислении выскочила на камни у м. Тарханкут («...в 8 милях от Тарханкутского маяка, близ деревни Торнаджи около таможенного кардонного поста,,») и разбилась. Экипаж был спасен, 1 матрос убит упавшей мачтой.

Командиры: А. Л. Альбрант (1842), И. Х. Бернар-де-Граве 1843–1844), Н. И. Скаловский (1845–1847).

103. «Владимир», товаропассажирский пароход

Построен по заказу РОПиТ на судовой верфи «R.Napier & Sons» в Глазго (Шотландия) и в конце 1857 г. передан заказчику. Получил название «Владимир» (строительный № 85) с припиской в Одессе. Размеры: длина — 76,3 м., ширина — 9,5 м., осадка — 4,7 м. Водоизмещение — 1600 т. Мощность машины — 960 л.с. Вооружение: 4 — 152-мм гаубицы, 1 — 87-мм орудие. Судно эксплуатировалось на Черном море.

Перед началом Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. РОПиТ безвозмездно предоставил его в распоряжение командования Черноморского флота. «Владимир» был зачислен в состав флота как пароход активной обороны, вооружен четырьмя 152-мм гаубицами и одним 87-мм орудием. Судно базировалось на Одессу.

26–27 августа 1877 г. «Владимир» совместно с пароходом «Веста», действуя в непосредственной близости от турецких броненосцев, эвакуировал из Гагр 18 раненых и около 600 русских офицеров и солдат, которых 28 августа доставил в Туапсе. В 1878 г., для установки предполагавшегося минного заграждения у Босфора, «Владимир» переоборудовали в минный транспорт, устроив на корме два специальных желоба для сбрасывания мин на ходу.

В 1879 г. «Владимир» возвратили РОПиТ. В 1882 г. пароход капитально перестроили, при этом на судне был возведен спардек, где разместили дополнительные пассажирские помещения 1–го (80 мест) и 2–го (52 места) классов. В помещениях 3–го класса размещалось на нарах еще 600 человек. По состоянию на 1 января 1887 г. в порту приписки Одесса пароход числился под № 19. В 1890 г. в Севастополе на верфи РОПиТ пароход прошел очередной ремонт. 27 июня 1894 г. «Владимир» следовал рейсом Севастополь–Одесса. В час ночи в 32 милях от мыса Тарханкут итальянский пароход «Columbia», следующий из Очакова в Евпаторию, на полном ходу врезался в борт освещенного электрическим светом «Владимира», разбив все шлюпки правого борта. Машинное отделение парохода стало быстро заполняться водой. После остановки машины погас свет, поднялась паника. Из 250 пассажиров и экипажа парохода погибло 70 пассажиров, два матроса и четыре человека из обслуживающего персонала, спаслось 103 человека. Часть из них подобрал подошедший к месту аварии пароход РОПиТ «Синеус». От полученных повреждений «Владимир» затонул.

104. «Веста», трехпалубный товаропассажирский пароход

Построен в 1856 г. для английской фирмы «Robinson & Co» на судовой верфи «J.V.Palmer» в Ньюкасле (Англия). Первоначально носил имя «Norma». Водоизмещение 1800 т, вместимость 894,59 брт, длина 62,1 м, ширина 8,3 м, осадка 4,6 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 144 л.с, скорость хода 12 уз, число пассажиров — 250.

В конце 1858 г. британский владелец продал его РОПиТ. Судно, получившее имя «Веста», прибыло из Англии в Одессу. В 1865 г. «Веста» прошла капитальный ремонт как по корпусу и механизмам, так и по внутренней отделке. В 1874 г. на судне установили новую паровую машину мощностью 130 ном. сил. 5 ноября 1887 г. «Веста» следовала рейсом из Самсуна в Одессу. У мыса Тарханкут около

3 ч ночи в нее врезался в районе грот–мачты пароход «Синеус». «Веста» со всем экипажем (34 человека) погибла.

105. «Генерал Коцебу», двухпалубный колёсный товаропассажирский пароход

Построен по заказу РОПиТ на верфи «С. Mitchell & Co» в Ньюкасле (Англия) и 13 сентября 1866 года передан заказчику (строительный № 142). Водоизмещение 1250 т, вместимость 784,65 брт, грузоподъемность 490 т, длина 68 м, на 8,2 м, осадка 3,5 м, мощность наклонной паровой машины низкого давления л.с, скорость хода 11 уз.

16 апреля 1895 года пароход «Генерал Коцебу», шедший в балласте, столкнулся в 12 милях от мыса Тарханкут с транспортом Черноморского флота «Пендераклия» и затонул.

106. «Фома», бригантина

Бригантина «Фома» (другим данным бомбардирский катер) была построена на р. Днепр. Строитель Беляев. Длина 21,03 м., ширина 6,4 м., осадка 1,83 м (2,43) ф. Вооружение 8 пушек. Спущена на воду в 1788 г.

В 1795 и в 1798 гг. была брандвахтой в Очакове, в 1796–1797 гг. и в 1802–1811 гг. — в Евпатории. В 1800 г. перешла из Севастополя в Корфу, а затем вернулась в Севастополь. В марте 1812 г. под командованием лейтенанта Х.А. Метаксы вышла из Севастополя в Евпаторию, где должна была стать брандвахтой, но 30 марта была выброшена на берег у оз. Соленое и разбита волнами.

107. «Чайка», транспорт

Был заложен 8 ноября 1824 г. в Николаевском адмиралтействе, спущен 28 июля 1825 г. Имел 6/7 пушек, длину 15,2 м., ширину 5 м., осадку 3,4 м. Во время войны с Турцией 1828–1829 гг. доставлял припасы на суда флота. В июне 1836 г. вышел из Севастополя к Тарханкутскому маяку под командованием лейтенанта Н.И. Пятунина. 29 июня из-за шторма зашел в Акмечетскую бухту (близ пгт Черноморское, в 63 км от Евпатории) и стал на якорь. На следующий день шквалом был выброшен на камни и затонул (разбился). Погиб 1 человек. По некоторым сведениям корпус судна впоследствии был продан (?).

108. «Прут», военный транспорт (полупинка)

Заложен 16 декабря 1812 г. в Николаевском адмиралтействе, спущен 24 мая 1813 г.

31 октября (по другим данным 28 октября) 1820 г. судно под командованием капитан-лейтенанта Д.И. Асланова, на переходе от Глубокой Пристани в Севастополь шквалом было выброшено на камни у западного мыса Акмечетской бухты (близ пгт Черноморское, в 63 км от Евпатории) в 1 версте от него к западу. Команда спаслась на плотках и шлюпках. Транспорт разбит бурей 31 октября. Стоимость транспорта оценена в 201 312 руб, груз 107561 рубль.

109. «Полоцк», репетичное судно (шхуна)

Построено в Рагузе (Сицилия) в 1777 г. Действовало в Эгейском море в качестве корсарского судна, нападавшего на турецкие торговые корабли. Было захвачено турками и приведено к берегам Колхиды. Куплено в 1788 г., и включено в состав Черноморского Флота. Длина — 23,2 м, ширина — 7,6 м, осадка — 3,4 м. Вооружение: 14 6–фн орудий. Экипаж: 120 чел.

Участвовало в войне с Турцией 1787–1791 гг. С 18.06. по 19.07.1788 г. в составе эскадры контр-адмирала графа М. И. Войновича выходило в море на поиск неприятеля, 3 июля 1788 г. участвовало в сражении у о. Фидониси. С 16.09. по 06.10. во главе отряда под флагом капитана 2 ранга Д.Н. Сенявина выходило в крейсерство к анатолийскому берегу.

21–28.09.1789 г. в составе эскадры контр-адмирала Ф.Ф. Ушакова выходило в крейсерство к устью Дуная. 16.05.1790 г. с эскадрой вышло к анатолийскому берегу для поиска турецких судов у Синопа, 28.05. было отправлено Ф.Ф. Ушаковым в Феодосию с донесением князю Г. А. Потемкину-Таврическому.

С 25.08 по 08.09.1790 г. в составе эскадры Ф. Ф. Ушакова выходило в море на поиск турецких судов. Участвовало в сражениях у Керченского пр-ва (08.07.) и о. Тендра (28–29.08.), находилось при флагманском корабле «Св. Павел». В 1792–1798 гг. ежегодно в составе эскадр находилось в практических плаваниях в Черном море.

В декабре 1799 г. вышло из Николаева с припасами для эскадры адмирала Ф.Ф. Ушакова, находившейся в Средиземном море, и пропало без вести (предположительно разбилось у Дунайских гирл).

Командиры: Г. С. Карандино (1788–1789 гг.); Г. Г. Белле (Белли) (1790–1792 гг.); Т. Мессер (1794–1797 гг.); С. В. Подгаецкий (1798 г.); К. П. Лобысевич (1799 г.).

По данным украинских СМИ судно было обнаружено специалистами Крымского республиканского учреждения «Черноморский центр подводных исследований» у берегов поселка Черноморское на западе Крыма.

Акватория Юго–Западного побережья Крымского полуострова

110. «Курьер», бот

5 сентября 1777 г. бот под командованием мичмана Н. Сорокина был разбит шквалом в Севастопольской бухты. Погибло 23 человека.

111. «Брезань», транспорт

Куплен в 1787 г., вошел в состав Черноморского Флота. Длина 23,9 м., ширина 7,0 м, осадка 3,1 м. Вооружение — 6 орудий. Экипаж 40 человек.

Участвовал в войне с Турцией 1787–1791 г. 18.06.–19.07.1788 г. с эскадрой контр-адмирала графа М. И. Войновича выходил в море на поиск неприятеля, 3.7 участвовал в сражении у о-ва Фидониси. В 1789 г. в составе отрядов и эскадр выходил на поиск турецких судов. В 04–05.1790 г. ходил из Севастополя в Таганрог для доставки припасов для флота. В 06.–07.1790 г. оставался на Севастопольском рейде для обороны порта после ухода флота в море. 25.08. в составе эскадры контр-адмирала Ф.Ф. Ушакова вышел в море, 28.08–29.08 участвовал в сражении у о-ва Тендра, находился в резерве прикрытия кордебаталии. 2.09. преследовал турецкое судно, но ночью сел на мель. 6.09 с помощью других судов снялся с мели и пошел в Днепровский лиман и далее в Херсон. Весной 1791 г. перешел из Херсона в Севастополь. 20.08. доставил из Севастополя на эскадру, крейсирующую у румелийского берега, ордер князя Г.А. Потемкина–Таврического Ф.Ф. Ушакову и вместе с ней вернулся в Севастополь. В 1793–1798 гг. ежегодно находился в плаваниях в Черном и Азовском морях. 23.01.1798 г., возвращаясь из крейсерства, при входе в Севастопольскую бухту внезапно изменившим направление ветром был снесен к берегу. Отданные якоря не задержали судно, оно ударилось о риф у Артиллерийской бухты, пробило борт и 26 января затонуло. Экипаж был спасен.

Командиры: Н. Вальяно (1790), Ф.Я. Скриневский (1793–1797), И.И. Сытенский (1798).

112. «Везул», 32–пушечный фрегат.

Один из двух однотипных 32–пушечных фрегатов, построенных М. И. Суворцовым на Херсонской верфи. Длина судна по сведениям из различных источников составляла от 36,9 до 37 м., ширина от 10,1 до 10,2 м., а осадка от 3,7 до 3,8 м. Вооружение судна состояло из 32–х орудий.

Фрегат был заложен на Херсонской верфи 9 марта 1812 года и после спуска на воду 1 ноября 1813 года вошёл в состав Черноморского флота России. Строительство вёл корабельный мастер М.И. Суворцов. В августе 1814 года перешёл из Херсона в Севастополь.

С июня по ноябрь 1816 года выходил в крейсерство к берегам Мегрелии. С июня по август следующего года выходил в практическое плавание в Чёрное море в составе эскадры.

1 октября 1817 года вышел из Севастополя для доставки срочных грузов в Сухум–Кале. В ночь с 1 на 2 октября у Херсонесского маяка фрегат был ветром прижат к берегу, выброшен на камни и разбит. Во время кораблекрушения большей части команды удалось спастись, за исключением двух матросов, бросившихся от страха в море. Место крушения фрегата посетил великий князь Михаил Павлович, прибывший утром 2–го октября из Севастополя.

Командиры: М.Н. Кумани (1814–1816 годы); И.И. Стожевский (1817 год).

113. «Надежда», транспортный бриг.

Заложен в Спасском адмиралтействе в Николаеве, спущен в 1825 г. 21 февраля (по другим данным 21 марта) 1826 г. бриг под командованием лейтенанта И.Т. Полозова при выходе из Севастопольского рейда был брошен ветром на берег и разбит.

114. № 7, транспорт.

Командир лейтенант Л. Морской. 11.04.1793 г. брошен штормом на берег и разбит близ Евпатории.

115. «Иосиф», габара.

Спущена на воду в 1790 г. на Кичкасской верфи. Размер: длина — 37,4 м., ширина — 10,5 м., осадка 5.03 м.

С 1791 по 1802 г. использовалась для грузовых перевозок между портами Чёрного и Азовского морей. В 1803 г. и 1804 г. совершала плавания из Севастополя в Испанию. В октябре 1804 г. прибыла в Севастополь из Испании с грузом скота и стала на карантин на рейде. 11 октября 1804 г. снимаясь с якоря, была выброшена на мель внезапно налетевшим шквалом. Экипаж судна удалось спасти. По некоторым сведениям сама габара была позже разобрана.

116. «Рюрик», винтовой товаропассажирский пароход.

Построен в ноябре 1881 г. на судовой верфи «Campbeltown Shipbuilding Co» в Кэмпбелтоне (Англия) по заказу лондонской фирмы «Weguelin Eddowes & Co» (строительный № 16). Первоначально носил имя «Bothnia». Водоизмещение 1800 т, вместимость 815,95 брт, длина 65,4 м, ширина 9,5 м, осадка 4,9 м. мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 500 л.с, скорость хода 10,5 уз, экипаж 25 чел., число пассажиров 2-го класса — 12. Пароход двухпалубный, двухмачтовый, корпус железный.

В 1882 г. британская фирма продала пароход российской компании «Общество Кавказского пароходства», переименовавшей судно в «Вера». В 1883 г. пароход перешел в собственность «Общества Кавказского пароходства», но уже в следующем году судно приобрело РОПиТ, переименовавшее его в «Рюрик». По состоянию на 01.01.1887 г. в порту приписки Одессе пароход числился под № 474. Судовладелец Администрация по делам пароходства Ш. и Э. Карапатницких. В 1893 г. топки парохода были приспособлены для отопления нефтяными остатками.

В 1913 г. пароход «Рюрик» был списан и переоборудован в блокшив, который с 1916 г. в Севастополе использовался как несамоходная база подводных лодок под наименованием «Блокшив № 11». В 1923 г., после организации ЭПРОН, блокшив под наименованием «Черномор» передали в распоряжение Черноморской партии ЭПРОН как плавбазу. В 1929 г. проржавевший корпус «Черномора» отправили на слом. Однако по некоторым данным корпус судна не разобрали, и он затонул в декабре 1957 г. в Балаклавской бухте, где и находится до сих пор.

117. «Кондатор», крейсерское судно.

Куплено в 1787 г., вошло в состав Черноморского флота.

В конце 1787 г. перешло из Таганрога в Керчь, а затем в Севастополь. Участвовало в войне с Турцией 1787–1791 гг. В 1788 и 1789 гг. в составе отрядов выходило в море на поиск турецких судов. 16.2.1790 г. взорвалось в Севастополе, подожженное одним из матросов.

Командир: Валоашаки (с 1787 по 16.2.1790 гг.).

118. Останки не идентифицированных судов.

Зафиксированы близ г. Севастополя, в районе мыса Виноградного (акватория м. Фиолент) на глубине 16 м., вокруг обширной «каменной гряды», поднимающейся почти до поверхности, были зафиксированы скопления корабельных досок, шпангоутов, фрагменты керамики.

Акватория Южного побережья Крымского полуострова

119. «Еникале», колесный пароход.

Пароход был заказан в декабре 1847 г. в Англии Ч. Меру и предназначался «для сообщения Одессы с Редут–Кале и Галацом». Спущен на воду 7 апреля 1848 г. После проведения испытаний 3 августа, пароход через Плимут был отправлен в Одессу, куда прибыл 7 сентября того же года. Длина парохода составляла 54,9 м., ширина — 7,9 м., осадка — 2,9 м., водоизмещение 591 тонн. На пароходе была установлена паровая машина двухцилиндровой конструкции «патента Модслея и Филда» мощностью 180 номинальных л. с. Скорость судна достигала 14,4 узла. Вооружение парохода составляли две 8–фунтовые карронады.

На пароходе были оборудованы каюты, рассчитанные на 70 пассажиров, включая каюты для 15 пассажиров 3–го класса. Железный корпус судна был разделен на четыре отсека тремя железными поперечными переборками.

В 1849 г. пароход был поставлен на линию между Одессой и Редут–Кале, заменив пароходофрегат «Бессарабия», использование которого на данной линии было экономически не выгодно.

17 октября 1853 г. на пути из Севастополя в Ялту в 4 часов 45 минут «Еникале» (командир капитан–лейтенант Дандри) наскочил на каменную гряду у мыса Киркенес. Экипажу самостоятельно удалось снять судно с каменной гряды, и пароход перешел в Алупку, где встал носом на мель. Для проведения спасательных работ к месту аварии прибыл пароходофрегат «Владимир» с такелажниками и водолазами на борту.

До 29 октября носовая пробоина была забита снаружи сосновыми клинья-ми и проконопачена паклей с замазкой, люки заделаны, а груз и некоторые части машин сняты с парохода. В полдень 29 октября 1853 г. на море началось волнение, поднялся сильный ветер с зыбью, у «Еникале» сломало мачты и дымовые трубы, а также разломило носовую и кормовую оконечности. Пароход был разбит о мель.

120. «Дир», пароход.

Железный одновинтовой однопалубный трехмачтовый товаро–пассажирский пароход. Построен в 1880 г. по заказу «Общества пароходства по Дону, Азовскому и Черному морям, с их притоками» на верфи АГ «Vulcan» в Штеттине (Германия) (строительный № 90). Водоизмещение 1200 т. Вместимость 669 брт. Грузоподъемность 45000 пуд. Длина 63,7 м, ширина 8,83 м., осадка 2,70. Мощность вертикальной паровой машины высокого давления двойного расширения 400 л.с. Скорость 9 узл. Экипаж 24 чел., 4 пассажира 2–го класса. Первоначально носил имя «Одесса».

В 1880 г. был поставлен на Черноморскую линию. В 1882–1883 гг. пароход работал на несрочных рейсах в Стамбул и Грецию, сделав один поход на Мальту. После заключения в 1882 г. между РОПиТом и «Обществом пароходства по Дону, Азовскому и Черному морям с их притоками» конвенции, по которой Донское общество отказывалось от постоянных сообщений между Керчью и черноморскими портами, работал на Азовском море. По состоянию на 01.01.1886 г. в порту приписки Ростове–на–Дону числился под № 946. В том же 1886 г. был продан «Русскому Обществу Пароходства и Торговли» и получил имя «Дир». Портом приписки стала Одесса (№ 550).

14 декабря 1887 г. «Дир» во время очередного рейса был выброшен штормом на камни у мыса Куртело между Алупкой и Симеизом, разломился и затонул.

Акватория Юго–восточного побережья Крымского полуострова

121. «Донец», галиот.

Шесть галиотов данного типа были построены на Дону и Хопре (по 2 на Новохоперской, Новопавловской и Гнилотонской верфях).

Галиот «Донец» был заложен в 1782 г. на Гнилотонской верфи. Размеры: длина 24,4 м, ширина 7,3 м, осадка 3,4 м.

Спущен на воду в 1783 г., вошел в состав Черноморского Флота.

В 1783–1785 гг. перевозил грузы между портами Черного и Азовского морей.

21.02.1785 г., следуя из Керчи в Севастополь, получил повреждения во время шторма и по негодности к продолжению плавания, был посажен командиром — штурманом Д.С. Акимовым, на мель у Ялты. 22.02.1785 г. галиот был разбит волнами.

122. «Паллада», винтовой товаропассажирский пароход.

Построен в 1854 г. для британского судовладельца на судовой верфи «W.Denny & Sons» в Клайде (Англия) (строительный № 47). Первоначально носил имя «Empress». Водоизмещение 1340 т, вместимость 787 нрт, длина 61 м, ширина 8,8 м, осадка 4,7 м, мощность паровой машины — 145 л.с., число классных пассажиров — 95

27 октября 1854 г. судно сошло на воду, вскоре вступило в строй, а феврале 1857 года было продано РОПиТ. В полдень 26 апреля 1857 г. судно, получив наименование «Паллада», прибыло из Англии в порт приписки Одессу. В конце дня 21 мая 1857 г. судно ушло первым рейсом на Константинополь. 24 ноября 1866 г. пароход во время шторма выскочил на камни в районе Судака, 13 декабря у него отломилась носовая часть, и он затонул.

123. «Удалой», пароход.

Построен в 1857 г. на судовой верфи «С.Mitchell & С.» в Ньюкасле (Англия) в 1857 г. Принадлежал «Русскому обществу пароходства и торговли» (РОПиТ). 12 ноября 1866 г. был выброшен в шторм на камни во время выхода из Судака курсом на Одессу. После снятия с камней 29 ноября этого же года затонул в 15 милях от м. Аю–Даг при буксировке пароходом «Аргонавт» в Севастополь.

124. Не идентифицированное судно.

По словам крымских аквалангистов на траверзе мыса Такиль, после сильных штормов можно увидеть деревянный остов корабля, вдоль бортов, которого лежат чугунные пушки. По некоторой информации местные жители поднимали здесь обрывки якорных цепей, ядра и даже, якобы небольшую пушку (судьба находок не известно). Останки могут принадлежать одному из кораблей, погибших у мыса Такиль в результате морского сражения русского и турецкого флотов в 1772 г.

125. Не идентифицированное деревянное парусное судно.

Обнаружено (по данным СМИ) в конце 1970–х гг. ялтинским аквалангистом Ю.А. Данилевским у м. Такиль. Была зафиксирована днищевая часть с бронзовыми крепежными элементами. Рядом лежали «днищевые балластные заливки из свинца» (? Возможно свинцовые якорные штоки)

КРЫМСКАЯ ВОЙНА в Крыму (1853–1856 гг)

198. «Дунай», буксирный пароход.

Был построен в Англии (Лондон) и спущен на воду в 1851 г. В сентябре того же года включен в состав Дунайской Флотилии. Строитель Паско. Судно имело длину 42,7 м, ширину — 6,7 м, осадку 2,29 м, водоизмещение 262 тонны и могло развивать скорость 10,5 узлов. Корпус судна был железный. На пароходе, были установлены два паровых котла и две паровые машины известной фирмы «Perrin and son» (100 сил). Вооружение: две 24–фн карронады (по другим данным, две 36–фн карронады. В начале Крымской войны, пароход перешел в Севастополь, и видимо, не имея возможности вернуться назад на Дунай, 30 августа 1855 г в составе некоторых других кораблей Черноморского Флота был затоплен у входа в Севастопольскую бухту во избежание прорыва кораблей противника на внутренний рейд. 17 Февраля 1860 года «Дунай» попытались поднять, однако при подъеме корпус судна переломился и был признан негодным к дальнейшему восстановлению.

199. «Донец», буксирный пароход.

Был построен в Ливерпуле (стоил 38000 руб. сер.). Имел железный корпус, длину 36,6 м, ширину 6,7 м и осадку, согласно контракту, не более 0,61 м, (по фак-

ту — около 0,91 м) был обеспечен паровым котлом, работавшим на антраците, и двумя паровыми машинами общей мощностью до 55 лошадиных сил. В разобранном виде был доставлен из Англии в Ростов, вновь собран и 10 октября 1840 г. спущен на воду (сборкой парохода руководил капитана Корпуса горных инженеров А.В. Гурь–ев). В течении трех лет перевозил пассажиров и частные грузы между Ростовом и Таганрогом, буксировал суда в устье Дона. В 1844 г. «Донец» был передан в Керчь для обеспечения сообщения между Керчью и Таманью. Во время Крымской войны, когда англо–французские суда высадили десант в Керчи, экипаж «Донца» 12 мая 1855 г. уничтожил свой пароход, чтобы он не достался врагу.

200. «Бердянск», пароход.

Был построен в Англии в 1846 г. для Новороссийской экспедиции. Прибыл в Одессу 10 июня 1846 г. Длина парохода составляла 45,7 м., ширина 5,8 м., водоизмещение 263 т. Имел железный корпус и машину мощностью 90 номинальных л. с. (по другим данным 180 сил). Вооружение парохода составляли два 3–фн фальконета. 12 мая 1855 г. вышел из Керчи в Азовское море. В погоню за ним пустились два неприятельских парохода. Видя, что ему не уйти от них, «Бердянск» круто повернул к берегу, и сел на мель около Нового Карантина. Команда запалив судно покинула пароход.

181. «Силистрия», 84–пушечный корабль

Заложен 24.12.1833 г. в Главном адмиралтействе г. Николаева. Строитель А. С. Акимов. Размеры: Длина: 58,25 м между перпендикулярами, 59 м по гон–деку; ширина: 15,9 м; глубина интрюма: 7,6 м; осадка: 7 м. Водоизмещение: 3540 т. Вооружение: 84/88 орудий (36– и 24–фунтовые пушки и 24–фунтовые карронады).

Спущен 11.11.1835. г и вошел в состав ЧФ. Послужил прототипом для серии 84–пушечных кораблей.

В 1836 г. перешел из Николаева в Севастополь. В 1837, 1841–1843, 1845, 1847 и 1849 гг. в составе эскадр находился в практических плаваниях в Черном море. Участвовал в Крымской войне 1853–1856. г г В сентябре 1853 г. поставлен у входа в Южную бухту Севастополя, а в апреле 1854 г. в Килен–бухте. 11 сентября 1854 г. затоплен у входа на Севастопольский рейд между Константиновской

и Александровской батареями (глубина 54 фута, т. е. 16,5 м). После войны при расчистке Севастопольской бухты был взорван. Координаты (предположительно) 44°37.400`N 33°30.517`E

184. «Варна», 84–х пушечный корабль

Один из 8 кораблей серии 84–пушечных кораблей типа «Силистрия», построенных в Николаеве.

Прототипом серии послужил корабль «Силистрия». Корабли серии имели круглую корму, что повышало прочность их конструкции. В наборе корпуса использовались металлические детали, пеньковые канаты были заменены якорь–цепями.

Корабль «Варна» был заложен 04.10.1838 г. в Главном адмиралтействе г. Николаев. Назван в честь взятия 29.09.1829 г. турецкой крепости Варна русской армией при содействии Черноморского флота. Строитель полковник И.Д. Воробьев. Размеры: длина — 60,2 м, ширина — 16,3 м, осадка — 7,2 м. Водоизмещение: 3790 т. Вооружение: 84/88 орудий (64 36–фн, 20 24–фн, 4 единорога). Экипаж: 750 чел.

Спущен на воду 26.07.1842 г., вошел в состав Черноморского флота. В 1843 г. перешел из Николаева в Севастополь. В августе–сентябре 1843 г. в составе эскадры перевез из Одессы в Севастополь 13–ю дивизию. В 1844, 1845, 1847–1849 и 1852 гг. в составе эскадр находился в практических плаваниях в Черном море.

В июне–августе 1853 г. находился с эскадрой в практическом плавании: 29.06 участвовал в учебном сражении, 12.08, находясь в составе обороняющейся стороны, отражал учебную атаку флота на Севастопольский рейд. С 17.09. по 02.10 в составе эскадры вице-адмирала П. С. Нахимова перевез 910 солдат и офицеров Брестского полка 13-й дивизии из Севастополя в Сухум–Кале. Участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг.

В декабре 1853 г. — январе 1854 г. ремонтировался в порту, а экипаж во время ремонта был приписан к Николаевской батарее. В апреле 1854 г. встал на рейде у Курийной балки.

11.09.1854 г. корабль был затоплен при входе на Севастопольский рейд между Константиновской и Александровской батареями. После войны при расчистке Севастопольской бухты был взорван. Предположительные координаты 44°37.333`N 33°30.533`E.

Командиры корабля: А. Н. Григорьев (1843–1847); С. Г. Алексеев (1848–1854).

201. «Уриил», 84–х пушечный корабль

Один из 8 кораблей серии 84–пушечных кораблей типа «Силистрия», построенных в Николаеве.

Корабль «Уриил» был заложен 28.08.1838 г. в Спасском адмиралтействе г. Николаев. Строитель А. С. Акимов. Размеры: длина — 60,2 м, ширина — 16,3 м, осадка — 7,2 м. Водоизмещение: 3790 т. Вооружение: 84/88 орудий (64 36–фн, 20 24–фн, 4 единорога). Экипаж: 750 чел.

Спущен на воду 31.10.1840 г., вошел в состав Черноморского флота. В 1841 г. перешел из Николаева в Севастополь.

В 1842, 1844, 1845, 1847, 1849 и 1852 гг. в составе эскадр находился в практических плаваниях в Черном море. В мае–августе 1853 г. находился с эскадрой в практическом плавании: 12.08 участвовал в учебной атаке флота на Севастопольский рейд. В сентябре 1853 г. в составе отряда перевез из Одессы в Севастополь 14–ю дивизию. Участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг. 03–11.11.1853 гг. в паре с кораблем «Селафаил» крейсировал у м. Херсонес, выдержал сильный шторм. 12.11 в составе эскадры контр–адмирала Ф. М. Новосильского вышел из Севастополя к Синопу для усиления эскадры вице–адмирала П.С. Нахимова, но из–за открывшейся течи 14.11 вернулся обратно и был поставлен в док. Экипаж на время ремонта был расписан по береговым батареям.

11.09.1854 г. корабль был затоплен у входа на Севастопольский рейд между Константиновской и Александровской батареями. После войны при расчистке Севастопольской бухты был взорван.

Командиры корабля: П.А. Сеницын (1841–1847); А.Д. Варницкий (1848–1854 гг.).

202. «Гавриил», 84–х пушечный корабль

Один из 8 кораблей серии 84–пушечных кораблей типа «Силистрия», построенных в Николаеве.

Был заложен 28.08.1838 г. в Спасском адмиралтействе г. Николаев. Строитель А. С. Акимов. Размеры: длина — 60,2 м, ширина — 16,3 м, осадка —

7,2 м. Водоизмещение: 3790 т. Вооружение: 84/88 орудий (64 36–фн, 20 24–фн, 4 единорога). Экипаж: 750 чел.

Спущен на воду 19.11.1839 г., вошел в состав Черноморского флота. В 1840 г. перешел из Николаева в Севастополь.

В 1841–1845, 1847, 1849 и 1852 гг. в составе эскадр находился в практических плаваниях в Черном море. В июне 1843 г. в составе эскадры перевез 13–ю дивизию из Севастополя в Одессу, а в августе–сентябре 1843 г. обратно. В сентябре 1847 г. с отрядом перевез 13–ю дивизию из Одессы в Севастополь. В мае–августе 1853 г. в составе эскадры находился в практическом плавании: 16.06 и 29.06 участвовал в учебных сражениях, 12.08, находясь в составе обороняющейся стороны, отражал учебную атаку флота на Севастопольский рейд. Участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг.

В декабре 1853 г. стоял в готовности на рейде. 13.12 был введен в док для тимберовки. В октябре 1854 г. почти ежедневно обстреливал неприятельские батареи.

05.11.1854 г. (по другим данным 11.09.1854) корабль был затоплен у входа на Севастопольский рейд, на том же месте, что и корабль «Силистрия», затопленный 11.09, но разломанный штормом. После войны при расчистке Севастопольской бухты был взорван.

Командиры корабля: А. Д. Кузнецов (1839–1840); Н. Ф. Метлин (1841–1849); Н. Ф. Юрковский (1850–1853 гг.); Н. И. Викорст (1854 г.).

189. «Святослав», 84–х пушечный корабль

Один из 8 кораблей серии 84–пушечных кораблей типа «Силистрия», построенных в Николаеве. Заложен 16.05.1843 г. в Спасском адмиралтействе г. Николаев. Строитель подполковник И.С. Дмитриев. Длина — 60,2 м, ширина — 16,3 м, осадка — 7,2 м. Водоизмещение: 3790 т. Вооружение: 84/88 орудий (64 36–фн, 20 24–фн, 4 единорога). Экипаж: 750 чел.

Спущен на воду 07.12.1845 г., вошел в состав Черноморского флота. В 1846 г. перешел из Николаева в Севастополь.

В 1847, 1849 и 1852 гг. в составе эскадр находился в практических плаваниях в Черном море. В мае–августе 1853 г. находился с эскадрой в практическом плавании: 29.06 участвовал в учебном сражении, 10.08 — в гонках кораблей, 12.08 — в учебной атаке флота на Севастопольский рейд.

С 17.09 по 02.10 в составе эскадры вице-адмирала П. С. Нахимова «Свято-слав» перевез 935 солдат и офицеров Литовского полка 13-й дивизии из Севастополя в Сухум-Кале. Участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг.

29.10.1853 в составе эскадры вице-адмирала В. А. Корнилова вышел из Севастополя на поиск турецкого флота к румелийскому, а затем и анатолийскому берегу. 06.11 был передан в эскадру вице-адмирала П. С. Нахимова (в море) и с ней пошел вдоль анатолийского берега. 09–10.11, выдержав сильный шторм, потерял фока-реи, не смог исправить повреждения в море и был отправлен в Севастополь.

В декабре 1853 г. стоял в готовности на рейде. В январе 1854 г. на западном берегу Килен-бухты экипаж корабля построил 17-орудийную батарею, названную в честь корабля Святославской. Впоследствии стоял в Южной бухте, а 18.12.1854 г. был определен под госпиталь.

13 февраля 1855 г. «Святослав» затоплен на рейде между Николаевской и Михайловской батареями. После войны при расчистке Севастопольской бухты корпус корабля был взорван. Предположительные координаты 44°37.300'N 33°31.700'E.

Командиры корабля: В.А. Власьев (1847–1852); К.А. Леонтьев (1853); Н.Ф. Юрковский (1854–1855).

192. «Ягудиил», 84-х пушечный линейный корабль

Один из 8 кораблей серии 84-пушечных кораблей типа «Силистрия», построенных в Николаеве. Заложен 21.09.1839 г. в Спасском адмиралтействе г. Николаев. Строитель подполковник И.С. Дмитриев. Длина — 60,2 м, ширина — 16,3 м, осадка — 7,2 м. Водоизмещение: 3790 т. Вооружение: 84/88 орудий (64 36-фн, 20 24-фн, 4 единорога). Экипаж: 750 чел.

Спущен на воду 17.09.1843 г., вошел в состав Черноморского флота. В 1844 г. перешел из Николаева в Севастополь.

В 1845, 1847, 1849, 1851 и 1852 гг. в составе эскадр находился в практических плаваниях в Черном море. В марте-апреле 1851 г. в составе отряда перевозил войска из Севастополя в Одессу.

В мае-августе 1853 г. находился с эскадрой в практическом плавании: 29.06 участвовал в учебном сражении, 12.08, находясь в составе обороняющейся стороны, отражал учебную атаку флота на Севастопольский рейд. С 17.09 по 02.10 в составе эскадры вице-адмирала П. С. Нахимова «Ягудиил» перевез 947 солдат и

офицеров Литовского полка 13-й дивизии из Севастополя в Сухум–Кале. Участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг.

11.10.1853 г. в составе эскадры вице-адмирала П. С. Нахимова вышел из Севастополя к анатолийскому берегу для поиска турецких судов. Из-за повреждений и течи 11.11 вернулся в Севастополь с эскадрой контр-адмирала Ф.М. Новосильского.

В апреле 1854 г. стоял у входа в Южную бухту, затем перешел в глубину бухты. В октябре 1854 г. почти ежедневно обстреливал батареи противника.

28.08.1855 г. корабль был затоплен при оставлении гарнизоном Севастополя. Из-за мелководья у Павловского мыска погрузился в воду не полностью, и выступающая из воды часть была сожжена. В 1857 г. при расчистке бухты корпус корабля был подорван.

Предположительные координаты 44°37.133'N 33°32.050'E

Командиры корабля: П.Е. Шпицберг (1844–1849); П.И. Кислинский (1850–1855).

186. Селафаил», 84-х пушечный корабль

Один из 8 кораблей серии 84-пушечных кораблей типа «Силистрия», построенных в Николаеве. Был заложен 28.08.1838 г. в Главном адмиралтействе г. Николаев. Строитель В. Апостоли. Размеры: длина — 60,2 м, ширина — 16,3 м, осадка — 7,2 м. Водоизмещение: 3790 т. Вооружение: 84/88 орудий (64 36-фн, 20 24-фн, 4 единорога). Экипаж: 750 чел.

Спущен на воду 10.07.1840 г., вошел в состав Черноморского флота. В 1841 г. перешел из Николаева в Севастополь.

В 1842–1845, 1847, 1849 и 1852 гг. в составе эскадр находился в практических плаваниях в Черном море. В июне 1843 г. в составе эскадры перевез 13-ю дивизию из Севастополя в Одессу, а в августе–сентябре 1843 г. обратно.

В мае–августе 1853 г. в составе эскадры находился в практическом плавании: 16.06 и 29.06 участвовал в учебных сражениях, 12.08, находясь в составе обороняющейся стороны, отражал учебную атаку флота на Севастопольский рейд. В сентябре 1853 г. в составе отряда перевез из Одессы в Севастополь 14-ю дивизию.

03–11.11.1853 г. в паре с кораблем «Уриил» крейсировал у м. Херсонес, выдержал сильный шторм. 12.11.1853 г. в составе эскадры контр-адмирала

Ф.М. Новосильского вышел из Севастополя к Синопу для усиления эскадры вице-адмирала П.С. Нахимова, но из-за открывшейся течи 14.11 вернулся обратно. В апреле 1854 г. встал на рейде у Курийной балки.

11.09.1854 г. корабль был затоплен у входа на Севастопольский рейд между Константиновской и Александровской батареями. После войны при расчистке Севастопольской бухты был взорван. Предположительные координаты 44°37.367'N 33°30.567'E.

Командиры корабля: Э. И. Вергопуло (1841–1847); П. И. Касторф (1848–1850); А. А. Зарин (Зорин) (1851–1854).

203. «Сизополь», 60-ти пушечный фрегат.

Фрегат был заложен в Севастопольском адмиралтействе 22.10.1838 г. Строй-тель А.П. Прокофьев (по другим данным — капитан Акимов). Размеры: длина — 53,1 м, ширина — 13,5 м, осадка — 6,1 м. Вооружение: 54/60 орудий. Экипаж: 418 чел.

Спущен на воду 04.03.1841 г., вошел в состав Черноморского Флота. Назван в память о взятии турецкой крепости Сизополь отрядом судов под командованием контр-адмирала М. Н. Кумани 16.02.1829 г.

В 1842–1845, 1847, 1849 и 1852 гг. в составе эскадр находился в практических плаваниях в Черном море. В 1846, 1848 и 1850 гг. крейсировал у кавказского побережья. В 1851 г. тимберован. В июне 1853 г. совершил учебное плавание с кадетами. В июле 1853 г. крейсировал у входа в проливе Босфор. 17.09.–02.10. в составе эскадры вице-адмирала П. С. Нахимова перевез из Севастополя в Анакрию 13-ю пехотную дивизию, затем вернулся в Севастополь. Участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг.

05.03.1854 г. пришел в Севастополь из Сухум-Кале. В июле 1854 г. крейсировал у входа на рейд. 02.09 экипаж покинул фрегат и вошел в состав 36-го батальона.

11.09.1854 г. фрегат «Сизополь» был затоплен у входа на рейд напротив Константиновской батареи. После войны при расчистке Севастопольской бухты был взорван.

Командиры корабля: Н.А. Власьев (1842–1843); С.Г. Алексеев (1844–1847); Н.И. Казарский (1849); Н.М. Соковнин (1850); Л.А. Бертье-Делагард (1853–1854).

204. «Пилад», 20–ти пушечный корвет.

Заложен 04.10.1838 г. в Николаевском адмиралтействе. Строитель поручик И.В. Машкин. Длина судна по сведениям из различных источников составляла от 39,3 до 46,3 м, ширина от 10,9 до 12,2 м, а осадка — 5 м. Вооружение судна составляли 20 24–фунтовых пушко–карронад, одна 8–фунтовая и одна 3–фунтовая медные пушки.

Спущен на воду 23 июня 1840 года, и включен в состав Черноморского флота России.

Находился в распоряжении русского посланника в Греции в 1841, 1842, 1850 и 1851 годах, при этом выходил в плавания в Архипелаг и Средиземное море. С 1843 по 1849, в 1852 и 1853 годах в составе эскадр по два–три месяца в году выходил в практические плавания в Чёрное море и в составе отрядов принимал участие в операциях у берегов Кавказа. 10 мая 1846 года в составе отряда контр–адмирала П.С. Нахимова принимал участие в отражении атаки горцев на Сухум. 10 июня вновь оказывал помощь в отражении нападения горцев уже на Головинский форт. 19 июня вблизи форта Лазаревский уничтожил три судна контрабандистов, а 18 июля принимал участие в высадке десант из 50 чел. для оказания помощи гарнизону окруженного горцами Головинского форта, и встал на позицию для оказания артиллерийской поддержки с моря, но атака горцев на форт не состоялась. 13 января 1848 года был застигнут в сильной борой в Новороссийской бухте, сорван с якорей и выброшен на берег, при этом многие матросы получили обморожения рук и ног. Две недели спустя корвет был снят с мели и отправлен на ремонт в Севастополь.

Принимал участие в Крымской войне. 7 ноября 1853 года в составе отряда вице–адмирала Л. М. Серебрякова вёл бомбардировку захваченного турецкими войсками укрепления Святого Николая, но начавшейся шторм вынудил отряд уйти в море. 8 декабря конвоировал транспортные суда из Севастополя в Сухум, а к 5 марта следующего года вернулся в Севастополь, где был поставлен в Корабельной бухте. 14 декабря 1854 года (по другим данным 11.08.1854) корвет был затоплен на Севастопольском рейде с целью заграждения входа неприятельских судов на рейд, поскольку часть ранее затопленных судов к этому моменту была разрушена бурей. После войны при расчистке Севастопольской бухты корпус корвета был взорван.

Командиры корабля: С.Г. Алексеев (1841–1843); Н.Ф. Юрковский (с 1844 по 13.01.1848); А.П. Спицын (1850–1851); Л.А. Бертье–Делагард (с 1852 по 06.1853); Л.И. Будищев (06–09.1853); К.Я. Явленский (с 10.1853 по 1854).

188. «Кагул», 44–х пушечный фрегат

Фрегат был заложен 31.10.1840 г. в Николаевском адмиралтействе. Строитель капитан А.С. Акимов. Длина — 50 м, ширина — 13,8 м, осадка — 7 м. Вооружение: 44 орудия. Экипаж: 375/326 чел.

Спущен на воду 17.09.1843 г., вошел в состав Черноморского Флота. Назван в честь победы над турецкой армией при р. Кагул 21.07.1770 г. В 1844 г. перешел из Николаева в Севастополь.

В 1846, 1848, 1850–1852 гг. в составе отрядов крейсировал у кавказских берегов. В 1849 г. с эскадрой находился в практическом плавании в Черном море. В июле–августе 1853 г. крейсировал у пролива Босфор. 17–25.09 в составе эскадры вице–адмирала П.С. Нахимова перевез из Севастополя в Анакрию 13–ю дивизию для усиления Кавказской армии. Участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг.

11.10.1853 г. в составе эскадры П. С. Нахимова вышел из Севастополя в крейсерство к анатолийскому берегу. После ухода эскадры к Синопу оставлен П.С. Нахимовым крейсировать между м. Керемпе и г. Амастро. 07.11 у м. Керемпе «Кагул» встретил 5 турецких фрегатов, но сумел оторваться от них и ушел на север. Присоединился к эскадре контр–адмирала Ф.М. Новосильского, шедшей из Севастополя, и 16.11 прибыл к Синопу, где находилась эскадра П. С. Нахимова. 18.11 во время Синопского сражения лавировал под парусами у входа в бухту, чтобы блокировать пути отхода турецким судам. Обстрелял выходящий из бухты турецкий пароходфрегат «Таиф», но тому удалось уйти. Сопровождал поврежденный корабль «Императрица Мария» и 22.11 прибыл в Севастополь.

В феврале 1854 г. вошел в состав эскадры обороны рейда. 31.03 вместе с фрегатом «Кулевчи» крейсировал у Севастополя, обнаружил английский пароход и преследовал его. После короткой перестрелки пароход ушел в море. В сентябре 1854 г. экипаж фрегата вошел в состав 37–го батальона. В декабре 1854 г. «Кагул» был переоборудован под временный госпиталь.

13 февраля 1855 г. «Кагул» был затоплен на Севастопольском рейде между Михайловской и Николаевской батареями. После войны при расчистке Сева-

стопольской бухты корпус корабля был взорван. Предположительные координаты 44°37.217'N 33°31.633'E.

Командиры корабля: К.А. Леонтьев (1848–1849); И.Х. Бернар–де–Граве (1850–1852); А.П. Спицын (1853); Н.С. Стройников (1854–1855).

187. «Двенадцать Апостолов», линейный корабль I ранга

Был заложен на Николаевской верфи 4 (16) октября 1838 г, 28 октября (9 ноября) он получил имя «Двенадцать Апостолов». Строился при главном командире Черноморского флота М.П. Лазареве, который способствовал введению в русском судостроении множества новшеств, перенятых у британских специалистов. Проект «Двенадцати Апостолов» составил в 1837 г. начальник Николаевского корпуса корабельных инженеров полковник Д.И. Воробьёв, строительными работами руководил С.И. Чернявский, обучавшийся в Портсмутском адмиралтействе в Англии.

Корабль строился с использованием новейших технологических достижений как в конструкции, так и в вооружении. Спущен на воду он был 15 (27) июня 1841 г. Важные нововведения Лазарева касались заготовки леса, а также использования закрытых эллингов, которые позволили существенно увеличить срок службы кораблей. Если ранее он составлял 8 лет, то «Двенадцать апостолов» даже через 10 лет службы находился в отличном состоянии.

Киль корабля состоял из двух рядов дубовых деревьев, из которых верхние связывались горизонтальными замками в накладку, нижние — вертикальными замками на шипах. Подобная конструкция была предложена Оливером Лангом в 1833 году. Ширина килля менялась от 0,53 м в мидель–шпангоуте до 0,46 в носу и 0,41 в корме. Высота — соответственно от 0,64 до 0,81 и 0,97. Под килем был фальшкиль, по ширине равный килю и высотой в 0,15 м. С главным килем он крепился намеренно слабо, отрываясь при сильном ударе о грунт и защищая первый от повреждений.

На «Двенадцати апостолах» впервые в российском кораблестроении была применена система крепления трюма У. Саймондса: деревянные ридерсы и раскосины заменены железными, составлявшими основную часть диагонального набора. Эта схема позволила снизить массу и увеличить прочность корабля. «Двенадцать апостолов» отличался от более ранних кораблей также формой кормы: эллиптической вместо традиционной четырёхугольной.

Часть корпуса ниже грузовой ватерлинии обшивалась медными листами 102 x 356 мм толщиной 1,6 мм. Всего их было использовано 5300 штук.

Внутреннее убранство корабля было роскошным, так что некоторые офицеры сравнивали его с отделкой императорских яхт. В салоне был устроен мраморный камин, в галереях висели турецкие ковры, адмиральская и капитанская каюты украшены красным деревом, во всех офицерских каютах для очистки воздуха применялись вентиляторы.

Нос «Двенадцати апостолов» был украшен двуглавым орлом с позолоченными клювом, когтями и коронами. Позолоченной была и кормовая резьба.

Часто используемый эпитет «120–пушечный» обозначает I ранг линейного корабля, фактическое же число орудий на «Двенадцати апостолах» составляло 130. Мощнейшими из них были 32 (позже 28) новые, появившиеся в 1830–х, 68–фунтовых бомбических пушки, установленные на гондеке (нижней орудийной палубе). Пушки стреляли как обычными сплошными ядрами, так и разрывными снарядами (бомбами). Они были отлиты на Олонецком Александровском заводе в 1839–1841 по образцу английских орудий с купленных для Кавказского корпуса пароходов «Колхида» и «Язон». Профессионализм артиллеристов позволял вести из них огонь со скоростью 2 выстрела в минуту. Из 32 бомбических пушек 4 были заменены 36–фунтовыми длинными пушками. На мидель–деке были установлены 34 36–фунтовых коротких пушки, на опер–деке — 34 36–фунтовых пушко–карронад. На шканцах и баке находилось ещё 24 24–фунтовых пушко–карронады.

Первым капитаном «Двенадцати апостолов» стал Владимир Алексеевич Корнилов. Он установил на судне строгую дисциплину, уровень подготовки команды в это время также был высоким. В 1845 году Николай I провёл смотр Черноморского флота (проводились раз в 7 лет), а на «Двенадцати апостолах» почти всё лето находился великий князь Константин Николаевич.

В 1847–1848 г. Корнилов был командирован в Лондон для покупки пароходо–фрегата. Новым командиром корабля стал капитан–лейтенант В.А. Ергомышев. В 1849–1853 капитаном корабля был А. И. Панфилов. Летом 1850 года «Двенадцать апостолов» вновь посетил Константин Николаевич.

В 1853 на корабле состоялись последние мирные учения. В сентябре, перед началом Крымской войны, он перевёз 1466 солдат и офицеров из Севастополя на Кавказ. Вследствие перегрузок на нём открылась течь, ремонт продлился до

февраля 1854 г. Из-за этого «Двенадцать апостолов» не смог принять участия в Синопском сражении.

По завершению ремонта корабль под командованием А. Х. Винка вошёл в состав эскадры, защищавшей севастопольский рейд. Когда в июне 1854 пре-восходящие англо-франко-турецкие силы блокировали в Севастополе русский флот, с «Двенадцати Апостолов» сняли часть орудий (в основном бомбических) для усиления береговой артиллерии. Созданная на их основе батарея получила название «Двенадцатиапостольская».

18 (30) декабря 1854 г. по указанию П.С. Нахимова на корабле устроен госпиталь. 6 (18) февраля 1855 г. он приказал приготовить «Двенадцать апостолов» к затоплению, и в ночь с 13 на 14 февраля (с 25 на 26 февраля) линейный корабль был затоплен на рейде между Николаевской и Михайловской батареями на глубине 17,4 м. Осенью 1861 г. при расчистке бухты, после неудачной попытки подъёма (корабль из-за своих больших размеров глубоко погрузился в ил), был взорван. С корабля были подняты штурвал красного дерева в медной оправе, якорь и небольшую пробитую цистерну. Предположительные координаты 44°37.333'N 33°31.650'E.

Изображён на восьми полотнах И. К. Айвазовского, в том числе на картине «Корабль «Двенадцать Апостолов»» (1897).

183. «Мидия», 60-ти пушечный фрегат

Заложен 10.07.1840 г. в Николаевском адмиралтействе. Строитель капитан В. Апостоли. Длина — 53 м, ширина — 13,9 м, осадка — 6,3 м. Вооружение: 60 орудий. Экипаж: 420 чел.

Спущен на воду 17.09.1843 г., вошел в состав Черноморского Флота. Назван в память о взятии турецкой крепости Мидия отрядом судов под командованием контр-адмирала И. И. Стожевского 17.08.1829 г. В 1844 г. перешел из Николаева в Севастополь.

В 1845–1848 гг. в составе отрядов находился у кавказского побережья. 28.11.1847 г. во время боры в Цемесской бухте стал дрейфовать к берегу, отдал дополнительный якорь и остановился в 50 м от мели. 13–14.01.1848 г. во время бури в Цемесской бухте стоял на якорях, сильно обледенел снаружи и внутри, но экипаж сумел спасти фрегат (в эти дни погибло пять судов).

В 1849 и 1851 гг. находился в практических плаваниях в Черном море. В 1852 г. находился в плавании с учениками учебных экипажей. С марта по июль 1853 г. в составе отряда крейсировал у кавказского побережья. Участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг.

В октябре 1853 г. стоял в Севастополе в готовности к выходу в море. В феврале 1854 г. в составе эскадры защиты гавани стоял в готовности. В декабре 1854 г. был определен под временный госпиталь.

16 февраля 1855 г. «Мидия» был затоплен на Севастопольском рейде. После войны при расчистке Севастопольской бухты в 14 мая 1859 г. корпус корабля переломился при подъеме. Предположительные координаты 44°37.533'N 33°31.567'E

Командиры корабля: В. А. Власьев (1844–1845); П. И. Касторф (1846–1847); А. Х. Винк (1851–1852); Н. Е. Каландс (1853).

205. «Храбрый», 84–х пушечный корабль

Один из двух 84–пушечных кораблей типа «Храбрый», построенных в Николаеве. Наиболее крупные корабли 84–пушечного ранга.

Корабль «Храбрый» был заложен 15.06.1841 г. в Главном адмиралтействе г. Николаев. Строитель С.И. Чернявский. Размеры: длина — 62,8 м, ширина — 12,3 м, осадка — 7,3 м. Водоизмещение: 4160 т. Вооружение: 84 орудия (8 68–фн бомбических, 56 36–фн, 20 24–фн). Экипаж: 770 чел.

Спущен на воду 25.06.1847 г, вошел в состав Черноморского флота. В 1848 г. перешел из Николаева в Севастополь.

В 1849 и 1852 гг. в составе эскадр находился в практических плаваниях в Черном море. В июне-августе 1853 г. находился с эскадрой в практическом плавании; 12.08 участвовал в учебной атаке флота на Севастопольский рейд.

С 17.09 по 02.10 в составе эскадры вице-адмирала П. С. Нахимова «Храбрый» перевез 955 солдат и офицеров Виленского полка 13–й дивизии из Севастополя в Сухум-Кале. Участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг.

11.10.1853 г. в составе эскадры П.С. Нахимова вышел из Севастополя на поиск турецких судов к анатолийскому берегу. 09–10.11, выдержав сильный шторм, потерял грота-реи и был отправлен на ремонт в Севастополь. 20.11 вышел из Севастополя к Синопу. Не обнаружив там эскадры П.С. Нахимова, пошел мимо Трапезунда к Сухум–Кале и 08.12 вернулся в Севастополь.

В апреле 1854 г. встал на рейде Севастополя. В январе 1855 г. имел 248 человек экипажа и 59 орудий, стоял между батареями Павловской и № 4.

28 августа 1855 года «Храбрый» был затоплен на Севастопольском рейде при оставлении города гарнизоном. После войны при расчистке Севастопольской бухты в октябре 1861 году был поднят по частям.

Командиры корабля: С.А. Стерленгов (1847–1848); Ф.Д. Бартенев (1849–1855).

206. «Императрица Мария», 84–пушечный корабль.

Один из двух 84–пушечных кораблей типа «Храбрый», построенных в Николаеве и являвшимися одними из наиболее крупных кораблей 84–пушечного ранга.

Корабль «Императрица Мария» был заложен в Главном адмиралтействе г. Николаев. Корабельный мастер подполковник И.С. Дмитриев. Длина — 62,8 м, ширина — 12,3 м, осадка — 7,3 м. Водоизмещение: 4160 т. Вооружение: 84 орудия (8 68–фн бомбических, 56 36–фн, 20 24–фн). Экипаж: 770 чел.

Спущен на воду в 1853 г. перешёл в Севастополь.

10 и 11 августа 1853 г. проводились морские испытания корабля. 12 августа участвовал в отражении учебной атаки флота на Севастопольский рейд. С 17 сентября по 2 октября в составе эскадры вице–адмирала П. С. Нахимова корабль осуществил перевозку 939 солдат и офицеров Белостокского полка 13–й дивизии из Севастополя в Сухум–Кале. Принимал участие в Крымской войне. 11 октября 1853 г. во главе эскадры П. С. Нахимова участвовал в поиске турецкого флота у анатолийского берега. С 8 по 10 ноября попал в сильный шторм. С 11 ноября принимал участие в блокаде турецкой эскадры в Синопе.

В Синопском сражении «Императрица Мария» вошёл на рейд во главе правой колонны. Огнём артиллерии зажег турецкий флагманский фрегат «Ауни–Аллах» и фрегат «Фазли–Аллах», которые выбросились на берег, совместно с кораблем «Париж» подавил береговую батарею № 5. За четыре часа Синопского сражения корабль сделал 2128 выстрелов. Потери экипажа во время боя составили шестнадцать человек убитыми, 39 — ранеными. Корабль получил 60 пробоин, а также повреждения такелажа, кормы, гальюна и галереи.

22 ноября в сопровождении фрегатов «Кагул» и «Кулевчи» пришёл в Севастополь и встал на ремонт, причём часть пути он находился на буксире у пароходо–фрегата «Крым». По окончании ремонта 2 февраля 1854 г. был поставлен на рейде.

28 августа 1855 г. корабль «Императрица Мария» был затоплен на Севастопольском рейде при оставлении города гарнизоном. После войны при расчистке Севастопольской бухты в октябре 1861 г. был поднят по частям.

Изображён на картинах А.В. Ганзена «Линейный корабль «Императрица Мария» под парусами» и И.К. Айвазовского «Императрица Мария» во время шторма» (1892).

Командиры корабля: П.И. Барановский (1853 г.); Л.И. Будищев (1854 г.);

207. «Великий Князь Константин», 120–ти пушечный корабль

Один из трех 120–пушечных кораблей, построенных в адмиралтействах г. Николаев строителем подполковником С.И. Чернявским. Являлись наиболее совершенными парусными кораблями Российского флота. По боевым качествам не имели равных среди парусных кораблей мира и, кроме того, отличались красотой форм и изяществом. Корабль был назван в честь великого князя Константина Николаевича (1827–1892), российского военно–морского деятеля, генерал–адмирала.

Корабль был заложен 07.05.1850 г. в Спасском адмиралтействе г. Николаев. Длина — 64,6 м, ширина — 18,1 м, осадка — 7,7 м. Водоизмещение: 4790 т. Вооружение: 120/124 орудий (на гон–деке: 28 68–фн бомбических пушек; на мидель–деке и опер–деке: 72 36–фн пушки; на шканцах и баке: 24 24–фн карронады); Экипаж: 1000 чел.

Спущен на воду 29.09.1852 г., вошел в состав Черноморского Флота. В июле 1853 г. перешел из Николаева в Севастополь и после установки артиллерии вышел в море на испытания. 12.08. стоял на Севастопольском рейде в составе обороняющейся стороны во время учебной атаки флота с моря. С 17.09. по 02.10. в составе эскадры вице–адмирала П. С. Нахимова перевез 1437 солдат и офицеров Белостокского полка 13–й дивизии из Севастополя в Сухум–Кале. Участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг.

29.10.1853 г. корабль во главе эскадры под флагом вице–адмирала В. А. Корнилова вышел из Севастополя на поиск турецких судов к румелийскому, а затем азиатскому берегу. 11.11, не встретив противника, эскадра вернулась в Севастополь. 12.11. в составе эскадры контр–адмирала Ф. М. Новосильского корабль вышел из Севастополя для усиления эскадры вице–адмирала П. С. Нахимова, блокирующей турецкий флот в Синопе. 16.11. эскадры соединились.

18.11.1853 г., участвуя в Синопском сражении, корабль подбил и заставил выброситься на берег фрегат «Несими–Зефер» и корвет «Неджеми–Фешан», подавил береговую батарею, совместно с корветом «Чесма» взорвал фрегат «Навек–Бахри».

За время боя сделал 2466 выстрелов. Потери составили: 8 убитых и 26 раненых. Корабль получил 30 пробоин, были повреждены все мачты. 22.11 пришел в Севастополь, часть пути шел на буксире у парохода «Одесса».

В декабре 1853 г. поставлен у входа в Южную бухту. До апреля 1854 г. на корабле держал флаг начальник штаба Черноморского Флота вице–адмирал В. А. Корнилов. 02.10.1854 корабль встал на рейде. В январе 1855 г. на нем оставались 337 человек экипажа и 90 орудий.

28.08.1855 г. корабль был затоплен на Севастопольском рейде при оставлении города гарнизоном. После войны при расчистке Севастопольской бухты был взорван. Со дна были подняты остатки мачты, части пенькового канатов, цепи, якоря, медь, железо и небольшая часть бимсов.

Командиры корабля: Л.А. Ергомышев (1853–1855 гг.).

191. «Париж», 120–ти пушечный линейный корабль

Один из трех 120–пушечных кораблей, построенных в адмиралтействах г. Николаев строителем подполковником С.И. Чернявским. Эти корабли были наиболее совершенными парусными кораблями Российского флота. По боевым качествам не имели равных среди парусных кораблей мира и, кроме того, отличались красотой форм и изяществом. Размеры: длина — 64,6 м, ширина — 18,1 м, осадка — 7,7 м. Водоизмещение: 4790 т. Вооружение: 120/124 орудий (на гон–деке: 28 68–фн бомбических пушек; на мидель–деке и опер–деке: 72 36–фн пушки; на шканцах и баке: 24 24–фн карронады); Экипаж: 1000 чел.

Корабль был заложен 18.06.1847 г. в Спасском адмиралтействе г. Николаев, спущен на воду 23.10.1849 г., вошел в состав Черноморского Флота. В 1850 г. перешел из Николаева в Севастополь.

В 1851–1852 гг. в составе эскадр находился в практических плаваниях в Черном море. В июле–августе 1853 г. в составе эскадры находился в практическом плавании, 12.08. участвовал в учебной атаке флота на Севастопольский рейд. С 17.09. по 02.10. в составе эскадры перевез 1483 солдата и офицера Волынского

полка 13-й дивизии из Севастополя в Сухум–Кале. Участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг.

29.10.1853 г. в составе эскадры вице-адмирала В. А. Корнилова вышел из Севастополя для поиска турецких судов к румелийскому, а затем к анатолийскому берегу. 11.11, не встретив противника, эскадра вернулась в Севастополь. 12.11. «Париж» во главе эскадры под флагом контр-адмирала Ф. М. Новосильского вышел из Севастополя для усиления эскадры вице-адмирала П. С. Нахимова, блокирующей турецкий флот в Синопе. 16.11. эскадры соединились.

18.11.1853 г. во время Синопского сражения, войдя на рейд во главе левой колонны, «Париж» открыл огонь по батарее № 5, фрегату «Дамиад», корвету «Гюли–Сефид». В результате корвет взорвался, а фрегат выбросился на берег. «Париж» поразил продольным залпом дрейфующий флагманский фрегат «Ауни–Аллах», а затем перенес огонь на фрегат «Низамие», который загорелся и выбросился на берег. За время боя корабль сделал 3952 выстрела. Потери составили: 1 убитый и 18 раненых. Корабль получил 16 пробоин, были повреждены корма, галюн, гон-дек. 22.11. вернулся в Севастополь.

В январе 1854 г. экипаж корабля построил береговую батарею («Парижская»).

В апреле 1854 г. корабль встал на позицию на рейде. В 1855 стоял на рейде между батареями № 4 и Павловской, на нем оставались 214 человек экипажа и 82 орудия.

28.08.1855 г. линейный корабль «Париж» был затоплен на Севастопольском рейде при оставлении города гарнизоном. В 1857–1859 гг. корпус корабля был подорван, а металлические части подняты на поверхность. Предположительные координаты 44°37.233'N 33°31.750'E.

Командиры корабля: В. И. Истомин (1850–1854); П. А. Перелешин (1855).

208. «Сухум–Кале», транспорт

Заложен 11 декабря 1840 г. в Севастопольском адмиралтействе. Размеры: длина 28,7 м., ширина 7,4 м., осадка 4,1 м. Водоизмещение 250 т. Нес 2 мачты, смешанное парусное вооружение. Вооружение: две 3-фн чугунные пушки.

Спущен на воду 27 января 1842 г. Тимберован в Севастополе в 1854 г. Затоплен в 1855 г. в Севастополе.

209. «Березань», транспорт

Заложен 29 ноября 1835 г. в Николаевском адмиралтействе. Строитель поручик Карачурин. Размеры: длина 42,2 м., ширина 10,5 м., осадка 3,7 м. Водоизмещение 715 т. Вооружение: четыре 12-фн карронады (по другим данным 6 пушек).

Спущен на воду 5 сентября 1837 г. Тимберован в Севастополе в 1851 г. Во время Крымской войны находился в Севастополе. Сгорел в 1855 г от попадания бомбы. При расчистке Севастопольской бухты был взорван.

210. «Днепр», транспорт

Заложен 6 октября 1836 г. в Николаевском адмиралтействе. Размеры: длина 41 м., ширина 10,7 м., осадка 4,3 м. Водоизмещение 550 т. 3 мачты. Косые паруса. Вооружение: четыре 18-фн карронады.

Спущен на воду 26 мая 1838 г. В 1854 г. обращен в блокшив в Севастополе. Затоплен в 1855 г.

211. «Кодос» («Кадос»), транспорт

Куплен в Англии в 1838 г. Размеры: длина 24,4 м., ширина 6,6 м. Водоизмещение 212 тонн. Вооружение — 4 пушки.

До 1854 г. состоял в транспортной флотилии Военного ведомства. Затоплен в Керчи в 1855 г.

212. «Цемес», транспорт

Длина 29,4 м. Водоизмещение 286 т. Вооружение: четыре 3-фн чугунные пушки.

Перечислен из транспортной флотилии Военного ведомства в 1840 г. В 1855 г. затоплен в Керчи.

213. «Субаши», транспорт

Куплен в Англии в 1839 г. Размеры: длина 27,1 м., ширина 7,3 м. Водоизмещение 304 т. Вооружение: 4-3-фн чугунные пушки, 3-3-фн фальконета.

До 1854 г. состоял в транспортной флотилии Военного ведомства. В 1855 г. затоплен в Керчи.

214. «Мамай», транспорт

Куплен в Англии в 1839 г. Размеры: длина 27,3 м., ширина 7,7 м. Водоизмещение 262 т. Вооружение: шесть 3-фн чугунных пушек.

До 1854 г. состоял в транспортной флотилии Военного ведомства. Затоплен в Керченском проливе в 1855 г.

215. «Гагра», транспорт

Заложен 22 ноября 1839 г. в Николаевском адмиралтействе. Строитель поручик Машкин. Размеры: длина 35,7 м., ширина 9,15 м., осадка 3,4 м. Водоизмещение 450 т. Вооружение — 10 пушек.

Спущен 20 августа 1841 г. Затоплен в Севастополе 27.08.1855 г. и взорван.

216. «Буг», транспорт

Заложен 27 января 1842 г. в Севастопольском адмиралтействе. Строитель прапорщик Делабель. Размеры: длина 28,8 м., ширина 7,3 м., осадка 4 м. Водоизмещение 220 т. Вооружение: две 3-фн чугунные пушки.

Спущен на воду 8 декабря 1842 г. Затоплен в 1855 г. в Севастополе.

217. «Доб», транспорт

Построен в Англии. Размеры: длина 28,7 м., ширина 8,25 м. Вооружение: 4–6-фн пушки, 3–3-фн фальконета.

Спущен на воду в 1843 г. До 1854 г. состоял в транспортной флотилии Военного ведомства. Затоплен в Керчи в 1855 г.

218. «Гостогай», транспорт

Построен в Англии. Размеры: длина 27,9 м., ширина 7,1 м. Водоизмещение 320 т. Вооружение: 4–3-фн чугунные пушки, 3–3-фн фальконета.

Спущен на воду в 1843 г. В 1848 г. выброшен на берег Новороссийска, был снят и исправлен. До 1854 г. состоял в транспортной флотилии Военного ведомства. Затоплен в Керчи в 1855 г.

219. «Бзыбь», транспорт

Построен в 1842 г. в Англии. Водоизмещение 346 т. Вооружение: 4—6-фн пушки, 3—3-фн фальконета. Спущен на воду в 1843 г.

До 1854 г. состоял в транспортной флотилии Военного ведомства. Затоплен в Керчи в 1855 г.

220. «Арагва», транспорт

Заложен 12 апреля 1847 г. в Николаевском адмиралтействе. Строитель капитан Окунев. Размеры: длина 28,7 м., ширина 7,3 м. Водоизмещение 250 т. Вооружение: восемь 8-фн карронад (по другим данным 2 пушки).

Спущен на воду 23 октября 1849 г. В 1854–1855 гг. был брандвахтой в Еникале. Затоплен в Керчи в 1855 г.

195. «Кишинёв», транспорт

Заложен 2 июня 1849 г. в Николаевском адмиралтействе. Строитель подполковник Дмитриев. Размеры: длина 30,18 м., ширина 8,23 м. Водоизмещение 250 т. Вооружение: две 3-фн чуянные пушки.

Спущен на воду 22.09.1851 г. Затоплен в 1855 г. в Севастополе при оставлении города русскими войсками. При расчистке Севастопольской бухты был взорван. Предположительные координаты 44°36.400'N 33°31.967'E.

193. «Андромаха», 18-пушечный парусный корвет

Один из двух парусных корветов одноимённого типа. Длина судна составляла по сведениям из различных источников от 36,6 до 37,5 м., ширина — 11,4 м., осадка — 4,5 м., экипаж состоял из 190 чел. Вместе с корветом «Калипсо», «Андромаха» был одним из двух 18-пушечных корветов, построенных корабельным мастером поручиком И.В. Машкиным в Николаеве. Вооружение корвета состояло из четырех 12-фунтовых пушек, четырнадцати 24-фунтовых карронад и двух 3-фунтовых медных фальконетов.

Корвет был заложен 19 июня 1840 г. в Николаеве и после спуска на воду 20 июля 1841 года вошел в состав Черноморского флота.

В 1842 г. был отправлен в Грецию в распоряжение русского посольства, где находился до 1843 года. В 1844 г. входил в состав отряда, действовавшего

у Кавказского берега. В июне и июле 1845 г. выходил в практическое плавание в Чёрное море в составе эскадры, после чего ушёл в Средиземное море. В декабре 1845 г. в Палермо вошёл в состав отряда вице-адмирала Ф. П. Литке, и присоединился к заграничному плаванию, проходившему с целью получения морской практики генерал-адмиралом великим князем Константином Николаевичем. Вплоть до лета 1846 г. находился в плавании в Средиземном море, после чего вернулся в Севастополь.

В 1847 г. выходил к Кавказскому побережью, а в 1848 и 1849 гг. находился в заграничном плавании в Греции. В 1850 и 1851 гг. вновь выходил к берегам Кавказа в составе отрядов и по два месяца в году принимал участие в практических плаваниях в Чёрном море с эскадрами кораблей Черноморского флота. Выходил в крейсерство к мысу Херсонес в июне и июле 1853 г. С 17 сентября по 2 октября принимал участие в перевозке войск 13-й пехотной дивизии из Севастополя в Сухум-Кале, в составе эскадры вице-адмирала П. С. Нахимова. При этом на корвете было перевезено 250 солдат и офицеров Брестского полка. После чего корвет был направлен к побережью Кавказа.

Принимал участие в Крымской войне. Входил в состав отряда вице-адмирала Л. М. Серебрякова, который 7 ноября 1853 г. вел бомбардировку укрепления Святого Николая, занятого турецкими войсками, но в виду начинающегося шторма был вынужден уйти в море и вернуться в Севастополь. При этом во время бомбардировки корвет получил серьёзные повреждения и небольшие потери среди экипажа. В течение 1854 г. находился в Корабельной бухте. 27 августа 1855 г. корвет «Андромаха» был затоплен на Севастопольском рейде при оставлении города гарнизоном. После войны при расчистке Севастопольской бухты корпус корвета был взорван. Предположительные координаты 44°37.550'N 33°32.100'E.

Командиры корвета: В. И. Истомин (до июля 1842 г.); А. Д. Варницкий (с июля 1842 по 1847 г.); Л. А. Ергомышев (1848–1849 г.); А. Х. Винк (1850 г.); А. Ф. Варпаховский (1851 г.); Н. С. Стройников (1852–1853 гг.).

221. «Севастополь», 14-ти пушечная шхуна.

Заложена 12 декабря 1815 г. в Севастопольском адмиралтействе. Размеры: длина 24 м., ширина 8 м., осадка 3,4 м. Две мачты. Косые паруса. Вооружение — 14 пушек.

Спущена на воду 16 мая 1818 г. Вступила в строй в 1820 г. С 1833 г. занимала карантинный пост на Севастопольском рейде. В 1855 г. затоплена в Севастополе.

222. «Ласточка», 16-ти пушечная шхуна.

Заложена 10 февраля 1837 г в Николаевском адмиралтействе. Строитель капитан Чернявский. Длина 30,2 м., ширина 7,8 м. Вооружение: 2–3-фн пушки, 1–36-фн пушко–карронада, 14–18-фн карронад.

Спущена на воду 12 июня 1838 г. В 1841 и 1842 гг. находилась в Греции в распоряжении русской миссии. В 1853 г. ходила в Константинополь. В 1854 г. стояла в Севастопольской гавани для охраны арсенала и блокшивов. Затоплена в Севастополе в 1854 г. При расчистке бухты была взорвана.

190. «Коварна», 52-пушечный фрегат.

Заложена 3.03.1841 г. (по другим данным 4 марта) в Севастопольском адмиралтействе. Корабельный мастер — А. Акимов (по другим данным — полковник А.П. Прокофьев). Назван в честь порта на румелийском побережье Черного моря, который был базой русского флота в период осады крепости Варна с 13 июля по 29 сентября 1828 г. Размеры: длина — 53,1 м, ширина — 14,9 м, Вооружение: 52 орудия. Экипаж: 450 чел.

Спущен на воду 11.09.1845 г., вошел в состав Черноморского Флота.

В 1847 и 1848 гг. крейсировал у кавказского побережья. В июле-августе 1849 г. под флагом начальника штаба Черноморского Флота контр-адмирала В.А. Корнилова плавал вдоль берегов Черного и Азовского морей по маршруту Севастополь — Ялта — Керчь — Бердянск — Таганрог — Ейск — Феодосия — Сухум–Кале — Севастополь для ознакомления с театром.

В 1851 и 1852 гг. в составе эскадр находился в практических плаваниях в Черном море. С 20.05. по 06.07. и с 10.08. по 12.10.1853 г. крейсировал у входа в пролив Босфор.

Участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг.

28.10.1853 вышел из Севастополя с депешами на поиск эскадры вице-адмирала П.С. Нахимова, крейсирующей в Черном море, и 01.11 присоединился к ней. 08.11 у Синопа во время сильного шторма был порван грот–марсель, повреждена грот–мачта, и фрегат был отправлен на ремонт в Севастополь.

17.02.1854 г. определен в эскадру защиты Севастопольского рейда. 31.03 выходил в море для атаки английского парохода, подошедшего ко входу на рейд. В сентябре 1854 г. часть экипажа фрегата была включена в состав морского батальона.

26.08.1855 г. во время стоянки на рейде у Северной стороны при бомбардировке города от попадания бомб фрегат загорелся. Пожар потушить не удалось. При расчистке бухты был взорван. Примерные координаты 44°37.433'N 33°32.183'E.

Командиры корабля: Н.Д. Варницкий (1847–1849 гг.); К.А. Леонтьев (1850 г.); А.Ф. Варпаховский (1852); Н.М. Гувениус (1853–1855 гг.).

185. «Три Святителя», 120-ти пушечный корабль

Заложен 29.12.1835 г. в Николаевском адмиралтействе. Строитель И.Д. Воробьев. Длина — 64,2 м, ширина — 17,3 м, осадка — 7,7 м. Водоизмещение: 4700 т. Вооружение: 120/124 орудий (4 пудовых единорога, 96 36-фн и 24 24-фн пушки). Экипаж: 981 чел.

Спущен на воду 28.08.1838 г., вошел в состав Черноморского Флота. В 1839 г. перешел из Николаева в Севастополь.

В 1840–1845, 1847, 1849 и 1852 гг. в составе эскадр находился в практических плаваниях в Черном море. В июне–августе 1843 г. в составе 4-й дивизии контр-адмирала Ф. А. Юрьева перевез из Севастополя в Одессу 13-ю пехотную дивизию, а затем доставил ее обратно в Севастополь. В 1851 г. был тимберован в Севастополе (по другим данным в 1852 г.).

В июне–августе 1853 г. в составе эскадры находился в практическом плавании: 10.08 участвовал в гонках кораблей, 12.08 — в учебной атаке флота на Севастопольский рейд. С 17.09. по 02.10. в составе эскадры перевез из Севастополя в Сухум–Кале 1369 солдат и офицеров Брестского полка 13-й дивизии.

29.10.1853 г. в составе эскадры вице-адмирала В.А. Корнилова под флагом контр-адмирала Ф.М. Новосильского вышел из Севастополя на поиск турецких судов к румелийскому, а затем анатолийскому берегу. Не встретив противника, 11.11. эскадра вернулась в Севастополь. 12.11. «Три святителя» в составе эскадры Ф.М. Новосильского вышел из Севастополя на усиление эскадры вице-адмирала П.С. Нахимова, блокирующей турецкий флот в Синопе. 16.11. эскадры соединились.

18.11 «Три святителя» участвовал в Синопском сражении, стрелял по фрегату «Каиди–Зефер» и «Низамие», но турецким ядром перебило шпринг, и корабль развернуло под огонь береговой батареи № 6. На барказе под командованием мичмана П.Н. Варницкого был завезен новый верп, после чего корабль развернулся, встал на место и вынудил «Каиди–Зефер» выброситься на берег. За время боя корабль сделал 1923 выстрела. Потери составили: 8 убитых и 18 раненых. Корабль получил 48 пробоин, были повреждены корма, все три мачты и бушприт. 22.11. вернулся в Севастополь, часть пути шел на буксире у парохода «Херсонес».

В апреле 1854 г. встал по диспозиции у входа в Южную бухту.

11.09.1854 г. корабль «Три Святителя» был затоплен у входа на Севастопольский рейд. Корабль погружался очень медленно (в его днище были прорублены отверстия), поэтому пароходофрегат «Громоносец» сделал несколько выстрелов в его подводную часть. Глубина затопления около 18 м. При расчистке бухты был взорван. Предположительные координаты 44°37.417'N 33°30.600'E.

Командиры корабля: Ф.М. Новосильский (1839–1848 гг.); К.С. Кутров (1850–1854 гг.).

223. «Гонец», 16–пушечная шхуна

Заложена 12 сентября 1833 г. в Николаевском адмиралтействе. Строитель капитан Карагурин. Размеры: длина 30,2 м., ширина 7,8 м. Вооружение: 2–3–фн чугунные пушки, 14–18–фн карронад.

Спущена на воду 12 мая 1835 г. В 1835 и 1836 гг. находилась в Греции в распоряжении русской миссии. В 1851 — 1853 гг. была брандвахтой в Керчи. В 1854 и 1855 гг. стояла в Севастополе. Затоплена в Севастополе в 1855 г. при оставлении города.

182. «Месемврия», 60–ти пушечный фрегат

Заложен 4.10.1838 в Николаевском адмиралтействе. Назван в память о взятии турецкой крепости Месемврия (Месемврия) русской армией при поддержке эскадры адмирала А.С. Грейга 10.7.1829. Строитель капитан С.И. Чернявский. Длина 54,6 м., ширина 14,2 м, осадка 6,7 м; Вооружение — 60 орудий.

Спущен на воду 31.10.1840 г., и включен в состав Черноморского Флота.

В 1841 г. перешел из Николаева в Севастополь. В 1842, 1844 и 1845 гг. в составе эскадр находился в практических плаваниях в Черном море. В 1843, 1846–1848 гг. в составе отрядов действовал у кавказского побережья: доставлял войска и припасы в укрепленные пункты, крейсировал у берегов. В 1850 в составе отряда совершил плавание с кадетами вдоль побережья Черного моря по маршруту Севастополь — Феодосия — Керчь — Анапа — Новороссийск — Пицунда — Феодосия — Севастополь. В 1852 и 1853 гг. тимберован в Севастополе.

Участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг. С 19.6.1853 г. в составе отряда крейсировал у кавказского побережья. 7.11 в составе отряда вице-адмирала Л. М. Серебрякова подошел к захваченному турками укреплению Св. Николая (у Поти) и в течение двух часов бомбардировал его. Однако атака сухопутных войск не состоялась, и из-за начинающегося шторма отряд ушел от берега. 5.3.1854 г. фрегат пришел из Сухум–Кале в Севастополь, стал на шпринг в Южной бухте; часть экипажа была расписана по береговым батареям. В декабре 1854 г. обращен во временный госпиталь.

13.2.1855 г. затоплен в Севастопольской бухте между Николаевской и Михайловской батареями на глубине 16,5 м. В мае 1859 г., при расчистке бухты был взорван (по другим данным переломился при подъеме). Предположительные координаты 44°37.450'N 33°31.567'E

Командиры: Н.П. Вульф (1841–184 г.5); Ф.Д. Бартенев (1846–1849 гг.); А.А. Зарин (Зорин) (1850 г.); Ф.И. Суслов (1853–1854 гг.); К.П. Тироль (1855 г.).

224. «Чесма», 84–х пушечный корабль

Корабль «Чесма» был заложен 26.07.1842 г. в Главном адмиралтействе г. Николаев. Строитель подполковник И.С. Дмитриев. Размеры: длина — 60,2 м, ширина — 17,4 м, осадка — 7 м. Водоизмещение: 4030 т. Вооружение: 84 орудия. Экипаж: 770 чел.

Спущен на воду 23.10.1849 г., вошел в состав Черноморского флота. В ноябре 1850 г. перешел из Николаева в Севастополь.

В 1851 и 1852 гг. в составе эскадр находился в практических плаваниях в Черном море. В июне-августе 1853 г. находился с эскадрой в практическом плавании: 12.08 участвовал в учебной атаке флота на Севастопольский рейд. С 17.09 по 02.10 в составе эскадры вице-адмирала П.С. Нахимова перевез 935

солдат и офицеров Виленского полка 13-й дивизии из Севастополя в Сухум-Кале.

11.10.1853 г. в составе эскадры П.С. Нахимова вышел из Севастополя к анатолийскому берегу на поиск турецких судов. 8–10.11 выдержал сильный шторм. 11 ноября русские суда обнаружили в Синопе турецкую эскадру и блокировали ее. 18.11, участвуя в Синопском сражении, «Чесма» вместе с кораблем «Великий князь Константин» взорвали фрегат «Навек–Бахри», а затем уничтожили береговые батареи № 3 и № 4. За время боя сделал 1539 выстрелов. Потери составили: 4 раненых. Корабль получил 20 пробоин, были повреждены грот–мачта и бушприт.

22.11 вернулся в Севастополь, а в декабре 1853 г. встал в готовности на рейде. В ноябре 1854 г. экипаж корабля построил Чесменский редут в районе 5-го бастиона. 12 февраля 1855 арт. огнем поддерживал защитников Селенгинского и Волынского редутов, отражавших штурм французов.

28.08.1855 г. корабль был затоплен на рейде при оставлении Севастополя. При расчистке Севастопольской бухты в октябре 1861 г. был поднят по частям.

Командиры корабля: В.А. Иванов (1850–1851); В.М. Микрюков (1852–1853).

225. «Астролябия», лоц–судно

Было заложено 20.6.1840 г., в Николаевском адмиралтействе. Строитель Г.В. Афанасьев. Размеры: длина — 24,2 м, ширина — 6,7 м, осадка — 3,4 м. Скорость полного хода: — узлов. Вооружение: 10 орудий.

Было спущено на воду 6.11.1843 г., и вошло в состав Черноморского Флота.

В 1844–1853 гг. выполняло гидрографические работы в Черном море. Участ–вовало в Крымской войне 1853–1856 гг. В 1854 и 1855 г. находилось в Керчи. 12.05.1855 г., когда к Керчи подошел англо–французский флот, судно было за–топлено, чтобы не досталось неприятелю.

Командиры: Федоров (1853; с 07.1854 по 1855); П.П. Семенюта (до 07.1854).

226. «Султан Махмут», 86–пушечный корабль

Был заложен 1 февраля 1835 г., на верфи в Николаеве. Спущен на воду 31 октября 1836 г. Длина — 59,74 м., ширина — 16,15 м., В 1852 г. обращен под блокшиф. Тимберован в Севастополе в 1853 г. Затоплен в Севастополе в 1954 г.

227. «Ростислав», 84–пушечный корабль

Заложен в г. Николаеве 16 мая 1843 г. Строитель подполковник И.С. Дмитриев. Длина 59,74 м., ширина 16,15 м. Спущен на воду 1 ноября 1844 г. Затоплен в Севастополе в 13.02.1855 г. Поднят по частям в октябре 1861 г.

228. «Флора», 44–пушечный фрегат

Заложен 24 ноября 1837 г. в Николаеве. Строитель капитан Акимов. Длина 50,60 м, ширина 13,72 м. Спущен на воду 31 октября 1840 г. (по другим данным 21.09.1839). Затоплен в Севастополе 11.09.1854 г. При расчистке бухты был взорван.

229. «Могучий», пароход

Построен в Англии. Длина 47,55 м, ширина 7,9 м. Мощность 136 сил. Вооружение 7 орудий. В 1840 г. перечислен из сухопутного ведомства. В 1855 г. взорван в Керчи.

194. «Поспешный», парусный тендер

Парусный одномачтовый тендер, один из двух тендеров одноимённого типа. Длина судна по сведениям из различных источников составляла от 19,4 до 28,5 м., ширина от 6,4 до 6,6 м. Вооружение судна в разное время состояло от 10 до 12 орудий.

Заложен в Николаевском адмиралтействе 18.03.1844 г. и после спуска на воду 09.09.1845 г. вошёл в состав Черноморского флота. Строительство вёл корабельный мастер подполковник А.С. Акимов.

С 1846 по 1850 г. на судне выполнялись гидрографические работы в Чёрном море. В 1852 и 1853 гг. принимал участие в операциях у берегов Кавказа в составе отрядов. Принимал участие в Крымской войне. В 1854 и 1855 гг. находился в готовности в Севастополе. Был затоплен 27 августа 1855 г. на севастопольском рейде при оставлении города гарнизоном на глубине 3,7 м. При расчистке севастопольской бухты 13 сентября 1856 г. тендер был поднят со дна и повторно введен в состав судов флота (по другим данным — взорван). Примерные координаты 44°37.533'N 33°32..267'E.

Командиры: Г. И. Бутаков (1846–1850 годы); П.Н. Кондогури (1852 гг.); А.Н. Андреев (до июля 1853 г.); А.Б. Асланбегов (с июля 1853 г.).

230. «Спешный», тендер

Заложен 12.09.1834 г. в Николаевском адмиралтействе. Судостроитель штабс-капитан Г.В. Афанасьев (Афонасьев). Длина 19,42 м., ширина 6,71 м. Вооружение — 10 пушек. Спущен на воду 04.06.1835 г. и включен в состав Черноморского Флота.

В 1835–1851 гг. использовался в операциях у берегов Кавказа. 07.07.1839 г. с эскадрой контр-адмирала С.П. Хрущева участвовал в высадке десанта в устье Пезуапсе. Тимберован в Севастополе в 1850 г. В 1851 г. причислен к Севастопольскому порту. Затоплен в Севастополе в 1855 г.

Командиры: В.И. Буткевич (1835–1841 г.), Н.Ф. Юрьев (1851 г.).

231. «Нырок», тендер

Заложен 22 октября 1838 г. в Севастопольском адмиралтействе. Судостроитель подполковник А.П. Прокофьев. Длина 19,50 м., ширина 6,71 м. Вооружение — 10 пушек: 2 — 3-фн чугунные пушки, 8 — 8-фн. корронад. Спущен на воду 3 июля 1839 г. В 1840–1855 гг. использовался в операциях у берегов Кавказа и для несения брандвахтенной службы (1851–1853 гг.) в Феодосии и Еникале. Затоплен командой в Еникале в мае 1855 г.

232. «Ренни» (?), транспорт

Заложен 2 июня 1849 г. в Николаеве. Судостроитель капитан Окунев. Длина 30,48 м., ширина 7,92 м. Водоизмещение 250 т. Вооружение — 2 пушки. Спущен на воду 11 октября 1850 г. Затоплен в Севастополе в 1855 г.

233. Паровая землечерпалка

Затоплена в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

234. Плавающий маяк

Затоплен в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

235. Госпитальный блокшив

Затоплен в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

236. Килектор

Затоплен в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

237. Корпус килектора

Затоплен в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

238. Купеческое судно

Затоплено в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

239. Купеческое судно

Затоплено в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

240. Купеческое судно

Затоплено в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

241. Купеческое судно

Затоплено в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

242. Купеческое судно

Затоплено в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

243. Купеческое судно

Затоплено в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

244. Купеческое судно

Затоплено в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

245. Купеческое судно

Затоплено в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

246. Купеческое судно

Затоплено в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

247. Купеческое судно

Затоплено в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

248. Купеческое судно

Затоплено в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

249. Купеческое судно

Затоплено в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

250. Купеческое судно

Затоплено в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

251. Купеческое судно

Затоплено в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

252. Купеческое судно

Затоплено в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

253. Купеческое судно

Затоплено в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

254. Арестантский блокшив

Затоплен в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

255. Шаланда

Затоплена в Севастопольской бухте в 1855 г. Дальнейшая судьба не известна.

ИНОСТРАННЫЕ СУДА

256. Останки не идентифицированных судов

По непроверенным данным в акватории бухты Камышовой (г. Севастополь) лежат останки двух кораблей англо–французской эскадры, затонувших во время шторма 2 (11) ноября 1854 г. Глубина 16–20 м.

257. «Progress», парусный транспорт

Принадлежал США. Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму.

Погиб 14 ноября 1854 г. на Балаклавском рейде в результате урагана.

258. «Wanderer», парусный транспорт

Принадлежал США. Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Погиб 14 ноября 1854 г. на Балаклавском рейде в результате урагана.

259. «Kenilworth», парусный транспорт

Принадлежал США. Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Погиб 14 ноября 1854 г. на Балаклавском рейде в результате урагана.

197. «Prince», парусно–винтовой фрегат

Принадлежал Англии. Водоизмещение 5000 т. Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Погиб 14 ноября 1854 г. на Балаклавском рейде в результате урагана.

В 2010 г. останки корабля были обнаружены на глубине 22 м. С места гибели фрегата были подняты пушечные ядра, медицинское оборудование, две пушки (по другим данным 8) и столовая тарелка, на которой сохранилась эмблема компа-

нии–судовладельца. Одна из пушек была передана в музей «Артека». По данным А.В. Ёлкина, «возможные координаты для поиска» 44°29.300'N 33°36.010'E.

260. «Resolute», парусный транспорт

Принадлежал Англии. Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Погиб 14 ноября 1854 г. на Балаклавском рейде в результате урагана.

261. «Rip Van Winkle», парусный транспорт

Принадлежал Англии. Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Погиб 14 ноября 1854 г. на Балаклавском рейде в результате урагана.

262. «Panola», парусный транспорт

Принадлежал Англии. Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Погиб 14 ноября 1854 г. на Балаклавском рейде в результате урагана.

263. «Wild Wave», парусный транспорт

Принадлежал Англии. Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Погиб 14 ноября 1854 г. на Балаклавском рейде в результате урагана.

264. «Peltoma», парусный транспорт

Принадлежал Англии. Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Погиб 14 ноября 1854 г. на Балаклавском рейде в результате урагана.

265. «Maltese», транспорт (бриг)

Принадлежал Англии. Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Погиб 14 ноября 1854 г. на Балаклавском рейде в результате урагана.

266. «Ganges», транспорт (бриг)

Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонул 14 ноября 1854 г. в районе реки Кача, в результате сильного урагана.

267. «Woodvell», парусный транспорт

Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонул

14 ноября 1854 г. в районе реки Кача (Северная сторона Севастопольской бухты), в результате сильного урагана.

268. Не идентифицированное судно

Было найдено и обследовано в 1990 г. аквалангистами подводно–поискового клуба «Аквик» из г. Великие Луки.

В кругах дайверов объект получил название «Пьяный Джек».

Судно лежит на ровном киле, носом к берегу, видны шпангоуты. Борты прошиты бронзовыми гвоздями диаметром 20 мм, длиной от 20 до 70 см. Около судна много битой посуды и бутылок. Деревянная обшивка правого борта хорошо сохранилась. В носовой части видны фрагменты палубы. На поверхность было поднято множество предметов: запечатанные бутылки с виски, фруктовой водой, фрагменты фарфоровых корабельных сервизов с изображениями якоря и надписью по–английски «морской сервиз», бронзовые гвозди, вероятно, для крепления бортовой обшивки, и хорошо сохранившаяся пушка. Объект частично заилен. Глубина залегания останков — около 8 м.

Предположительно останки могли принадлежать английскому транспорту «Woodvell».

269. «Tharen», парусный транспорт

Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонул 14 ноября 1854 г. в районе реки Кача, в результате сильного урагана.

270. «Pirenus», парусный транспорт

Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонул 14 ноября 1854 г. в районе реки Кача, в результате сильного урагана.

271. «Clendalough», парусный транспорт

Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонул 14 ноября 1854 г. в районе реки Кача, в результате сильного урагана.

272. «Georgianna», парусный транспорт

Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонул 14 ноября 1854 г. в районе реки Кача, в результате сильного урагана.

273. «Malta», парусный транспорт

Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонул 14 ноября 1854 г. в районе реки Кача, в результате сильного урагана.

274. «Weldevoven», парусный транспорт

Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонул 14 ноября 1854 г. в районе реки Кача, в результате сильного урагана.

275. «Seenimble», парусный транспорт

Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонул 14 ноября 1854 г. в районе Херсонесского маяка, в результате сильного урагана.

276. «Brente», парусный транспорт

Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонул 14 ноября 1854 г. в районе Херсонесского маяка, в результате сильного урагана.

277. «Danube», парусный транспорт

Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонул 14 ноября 1854 г. в районе Херсонесского маяка, в результате сильного урагана.

278. «Mina», парусный транспорт

Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонул 14 ноября 1854 г. в районе Херсонесского маяка, в результате сильного урагана.

279. «Duchess Clendalough», парусный транспорт

Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонул 14 ноября 1854 г. в районе Евпатории, в результате сильного урагана.

280. «Harbinger», парусный транспорт

Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонул 14 ноября 1854 г. в районе Евпатории, в результате сильного урагана.

281. «Manchester», парусный транспорт

Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонул 14 ноября 1854 г. в Евпаторийской бухте, в результате сильного урагана.

282. «Henry–IV», 100–пушечный корабль

Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонул 14 ноября 1854 г. в Евпаторийской бухте, в результате сильного урагана.

В 2013 г. около бывшего причала «Сольпрома» (№51), на расстоянии 100–200 м. от берега, на глубине 4–5 м. были найдены останки деревянного судна. В конструкции корпуса больших размеров использованы медные гвозди и нагели. Обшивка медная. Гвозди кованые, квадратные в сечении, имеют клейма с изображением двух якорей с надписью. В качестве балласта использовались кирпичи. В результате обследования корпуса были найдены: серебряная чарка с драконом, пуговица — 10 полк линейной пехоты Франции, бронзовая французская этикетка от консервов — «Сардины», бутылка с надписью NANTES, две деревянные колотушки с клеймом VM, деревянная табличка с надписью (хранится в музее Шереметьевых), фрагменты свинцовой обшивки, железный, прямоугольной формы бак. На судне заметны следы пожара. Корпус корабля почти полностью замывает песком. По мнению исследователя А.Г. Кокулина, останки могут принадлежать французскому линейному 100 пушечному кораблю «Генрих IV» (Henri IV), затонувшему во время шторма 2(14) ноября 1854 г.

Приказом Республиканского комитета Автономной Республики Крым по охране культурного наследия от 28.05.2013 г. № 48 объект занесен в государственный реестр недвижимых памятников.

283. «Pluton», паровой корвет

Принадлежность — Франция. Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонул 14 ноября 1854 г. в Евпаторийской бухте, в результате сильного урагана. Найден подводными археологами в 2013 г. на расстоянии 100–200 м от берега, на глубине 4–5 м.

В 2013 г. в районе причала Нового пляжа (моста № 1), на расстоянии 100–200 м от берега, на глубине 4–5 м. были обнаружены останки большого деревянного корабля. Корпус судна в хорошем состоянии. В конструкции корпуса использовались сосна, дуб, но была найдена также балка красного дерева. Наблюдаются следы сильного пожара, попадаются оплавленные гвозди и обшивка, оплавленные английские бутылки, покрытые слоем гари. Обнаружена английская бронзовая пряжка 93 полка и пуговицы № 93. В носовой части зафиксировано скопление ядер. Обшивка имеет клеймо MUNTES PATENT 6 24 6. Обнаружены железные квадратные цистерны с крышками, стоящие в два ряда. Крышки двойные, каждая большая крышка в центре имеет малую, пред-назначенную, видимо, для отбора проб. На крышках встречается три вида надписей: T&W BRUNTON MAKERS; EIKLER&SMITH MAKERS LONDON; JOSHUA HORTON BRIERLEY HILL. Это наименования фирм, занимавшихся в то время в Англии производством цистерн и паровых котлов. Встречаются большие куски угля. Найдены так же железные гвозди и костыли, свинцовая труба и фрагменты свинцовой обшивки. Попадают бочки, заполненные костями животных. В конгломератах обнаружены зерна пшеницы. Корпус корабля почти полностью замывает песком. По мнению исследователя А.Г. Кокулина, останки могут принадлежать французскому паровому корвету «Плутон» (The Fultan), затонувшему во время шторма 2(14) ноября 1854 г.

Приказом Республиканского комитета Автономной Республики Крым по охране культурного наследия от 28.05.2013 г. № 48 объект занесен в государственный реестр недвижимых памятников.

284. «Qullodene», 100–пушечный корабль

Входил в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонул 14 ноября 1854 г. в Евпаторийской бухте, в результате сильного урагана.

В 1980 г. был обследован аквалангистами Воронежского клуба подводного плавания «Риф». Экспонаты, поднятые с корабля, были переданы в Севастопольский и Евпаторийский музеи.

285. «Riremus», парусный транспорт

Арендванное судно. Входило в состав Экспедиционного флота Велико-

британии в Крыму. Затонуло 14 ноября 1854 г. в районе Евпатории, в результате сильного урагана.

286. «Rodwel», парусный транспорт

Арендванное судно. Входило в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонуло 14 ноября 1854 г. в районе Евпатории, в результате сильного урагана.

287. «Lord Raglen», парусный транспорт

Арендванное судно. Входило в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонуло 14 ноября 1854 г. в районе Евпатории, в результате сильного урагана.

288. «Fyzeme», парусный транспорт

Арендванное судно. Входило в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонуло 14 ноября 1854 г. в районе Евпатории, в результате сильного урагана.

289. № 3, парусный транспорт

Арендванное судно. Входило в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонуло 14 ноября 1854 г. в районе Евпатории, в результате сильного урагана.

290. № 53, парусный транспорт

Арендванное судно. Входило в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонуло 14 ноября 1854 г. в районе Евпатории, в результате сильного урагана.

291. № 55, парусный транспорт

Арендванное судно. Входило в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонуло 14 ноября 1854 г. в районе Евпатории, в результате сильного урагана.

292. № 61, парусный транспорт

Арендованное судно. Входило в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонуло 14 ноября 1854 г. в районе Евпатории, в результате сильного урагана.

293. № 81, парусный транспорт

Арендованное судно. Входило в состав Экспедиционного флота Великобритании в Крыму. Затонуло 14 ноября 1854 г. в районе Евпатории, в результате сильного урагана.

Найден подводными археологами в 2000-х гг. на расстоянии 100–200 м от берега, на глубине 4–5 м. Согласно информации в СМИ сохранились шпангоуты, обшивка, килевые доски и др. части корабля.

294. Останки не идентифицированного судна (объект 1)

Залегают в Евпаторийской бухте, в районе «Конского пляжа» на глубине 3–8 м. на расстоянии 50–150 м от берега. Ориентирован носовой частью на запад. Материал: дуб, сосна. Балласт судна состоит из гальки. Деревянный набор корпуса крепился с помощью железных гвоздей. Остатки бронзовой обшивки встречаются фрагментарно. Клейм на обшивке не обнаружено. Были найдены ядра и картечь, а также чугунная бомба. Корпус корабля почти полностью замывает песком. Очевидно, останки принадлежат судну из состава Экспедиционного флота Великобритании в Крыму, затонувшему во время шторма 2(14) ноября 1854 г.

Приказом Республиканского комитета Автономной Республики Крым по охране культурного наследия от 28.05.2013 г. № 48 объект поставлен на государственный учет.

295. Останки не идентифицированного судна (объект 2)

Залегают в Евпаторийской бухте, недалеко от первого, к востоку от него, на глубине 3–8 м. на расстоянии 50–150 м от берега. Ориентирован — кормой к берегу. Крепеж — квадратно литые бронзовые гвозди. Листы бронзовой обшивки имеют клеймо: MUNTES PATENT 6 22 6. Из материала преобладает дуб. Один

из листов обшивки имел клеймо VIVIANS & SONS. LONDON. Корпус корабля почти полностью замыт песком. Очевидно, останки принадлежат судну из состава Экспедиционного флота Великобритании в Крыму, затонувшему во время шторма 2(14) ноября 1854 г.

296. Останки не идентифицированного судна (объект 3)

Выявлены в Евпаторийской бухте в районе бывшей нефтебазы. Корпус выполнен преимущественно из дуба и сосны. Крепежный материал — бронзовые нагели и медные гвозди, в меньшей степени — железные гвозди. Листы обшивки имеют клейма: MUNTES PATENT 6 22 6. Найдены три фрагмента фарфоровой посуды, на двух из них изображено судно с парусами и дымовой трубой. На одном из фрагментов читается надпись PHILADELFIA, на другом ... OF FRANCE STEAM NO... Третий фрагмент имеет растительный орнамент, а снизу видна часть клейма: изображен кортик и надпись LONDON BUR... Обнаружено скопление ядер крупного калибра. В кормовой части находится крупный железный прямоугольный бак. Корпус корабля почти полностью замыт песком. По мнению исследователя А.Г. Кокулина, предположительно, останки могут принадлежать одному из погибших в шторм 2(14) ноября 1854 г. пароходофрегату или паровой винтовой шхуне (фрегату).

Приказом Республиканского комитета автономной Республики Крым по охране культурного наследия от 28.05.2013 г. № 48 объект поставлен на государственный учет.

297. Останки не идентифицированного судна (объект 4)

Залегают в Евпаторийской бухте, в районе летнего кафе «Лето». Материал — дуб, сосна и железные конструкции. На одном из нагелей остатки клейма: MUNTES PATENT. Попадаются литые бронзовые гвозди квадратного сечения. Под листами обшивки обнаружены бронзовые гвозди без шляпок, что говорит о том, что судно ремонтировалось и ему была заменена обшивка. Клейма на обшивке MUNTES PATENT 15 18 15. Встречается свинцовая обшивка, вероятно от порохового погреба. Корпус корабля почти полностью замыт песком. Очевидно, останки принадлежат судну из состава Экспедици-

онного флота Великобритании в Крыму, затонувшему во время шторма 2(14) ноября 1854 г.

298. Останки не идентифицированного судна (объект 5)

Залегают в Евпаторийской бухте, в районе железнодорожного переезда на Новом пляже. В качестве балласта на судне использовались крупные речные камни округлой формы. Костыли (нагели), как большие так и малые, имеют клейма MUNTES PATENT BIRMINGHAM. Найдены английские бутылки. Бронзовая обшивка бортов снабжена клеймом NK&Co LIVERPOOL. Корпус корабля почти полностью замывает песок. Очевидно, останки принадлежат судну из состава Экспедиционного флота Великобритании в Крыму, затонувшему во время шторма 2(14) ноября 1854 г.

Приказом Республиканского комитета Автономной Республики Крым по охране культурного наследия от 28.05.2013 г. № 48 объект поставлен на государственный учет.

299. Останки не идентифицированного судна (объект 6)

Зафиксированы в Евпаторийской бухте в районе железнодорожного переезда на Новом пляже. В верхней части корпуса судна были использованы Г-образные железные конструкции. Найдены бронзовые нагели. Борта обшиты листами бронзы. Обнаружена свинцовая труба. В качестве балласта использовался гранит. Корпус корабля почти полностью замывает песок. Очевидно, останки принадлежат судну из состава Экспедиционного флота Великобритании в Крыму, затонувшему во время шторма 2(14) ноября 1854 г.

ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА

Акватория Северо-Западного и Западного побережья Крымского полуострова

308. «Цесаревич Алексей Николаевич» (транспорт № 78)

«Цесаревич Алексей Николаевич» — двухвинтовой, двухпалубный, двух-

мачтовый товаро–пассажирский пароход был построен в бельгийском городке Хобокен (Нобокен) фирмой «СA John Cockerill». Спущен на воду в 1914 г. Длина 90, 6 м., ширина 12,6 м., осадка 6,6 м. Водоизмещение: 5472 т. Паровые машины суммарной мощностью 3000 л.с. Скорость до 12 узлов. Экипаж — 58 чел. Совершал регулярные рейсы по портам Черноморья.

С началом Первой мировой войны был мобилизован и включен в Транспортную флотилию Императорского Черноморского флота в качестве транспорта под № 78.

16 июня 1916 г. в 12,5 км на юго–запад от м. Тарханкут, пароход наскочил на мину, выставленную германо–турецким легким крейсером «Мидилли» («Бреслау») и затонул. По данным гидрографической службы в советское время предпринимались попытки поднять транспорт. Были заведены понтоны, один из них лежит по носу корабля, но подъем судна не состоялся по неизвестным причинам. Есть информация, что побывавшие на корабле водолазы подняли на поверхность посуду с царским гербом и мешок муки, из которой впоследствии испекли блины.

В настоящее время, кормовая часть судна лежит под углом к основной части. Возможно, после неудавшейся попытки поднять судна, в момент удара о грунт произошел раскол корпуса. Рядом с бортом лежат огромные цилиндрические понтоны вероятнее всего оставленные ЭПРОНом.

Приказом Республиканского комитета Автономной Республики Крым по охране культурного наследия занесен в Государственный реестр недвижимых памятников (охранный № 4859–АР).

309. «Игнатий Прохоров», пароход (транспорт № 27)

Товарный однопалубный двухмачтовый винтовой пароход. Построен в 1886 г. в Англии на верфи Построен в 1886 г. в Сандерленде (Англия) на судовой верфи «Станд Слипвэй и К» («Stand Slipway Co»). Корпус железный, с двойными перегородками. Размеры 220,00 x 37,70 x 16,60 английских футов. Вместимость полная 1368,44 брт, чистая 778,46 нрт. Осадка без груза 8 футов, в полном грузу 17 1/2 футов. Двигатель — одна вертикальная паровая машина тройного расширения фирмы «SUNDERLAND ENGINE WORKS». Мощность

580 индикаторных сил. Скорость 9 миль в час. Грузоподъемность 100000 пудов. Первоначальное название «Wearmouth». В 1891 г. судно продано S. Tourcoult, и получило новое название «Игнатий Прохоров» с регистрацией в Одессе.

В 1903 г. судно вновь сменило владельца, им стал С.Л. Карапатницкий. В 1915 г. пароход реквизиrowал императорский военно-морской флот в качестве транспорта № 27. В 1916 г. числится в Одесском порту № 268. Судовладелец Администрация по делам пароходства Ш. и Э. Карапатницких.

В ноябре 1918 г. транспорт № 27 затонул в результате подрыва на плавучей мине.

Останки судна были обнаружены представителями Севастопольского клуба «Альфа». Вот как описывает погружение на объект один из севастопольских аквалангистов — Андрей Быков: «Уже после первых минут пребывания на судне у нас не осталось сомнений — это отлично сохранившийся старинный пароход. Судно совершенно не заилено. Первым пришедшим в голову предположением было то, что пароход колесный, но все расставил на свои места впившийся в морское дно гигантский гребной винт. Стальной корпус, хорошо сохранившееся леерное ограждение. Прямо на корме открыты люки, ведущие куда-то вниз. Ближе к трюмам лежат остатки большого корабельного штурвала. Над бортами нависли пустые шлюпбалки. По открытым кормовым трюмам становится понятно, что судно грузовое. Плывая к центру корабля, опускаемся в первый трюм. Трюма соединяются между собой и их можно пронырнуть насквозь. Трюма поражают своими размерами. На дне одного из них лежит огромный гребной винт. С палубы вниз до самого дна спускаются проржавевшие лестницы. С лестниц и по бортам свисают такие ржавые сосульки — подобные я видел на фотографиях с «Титаника». За трюмами находится длинная надстройка, на нее с палубы поднимаются две лестницы. Наверху надстройки стоит корабельный камбуз и входы во внутренние помещения парохода. За камбузом находится открытый настежь люк, ведущий в машинное отделение. Сразу за ним начинается небольшой «предбанник», прямо сверху через вход видна огромная задвижка на паровой трубе машины и чернеющий проход на нижнюю палубу, где, собственно, находится сама машина. В самом начале надстройки, там, где и положено ему быть, стоит капитанский мостик. Огромные глазницы окон стоят без стекол, и через любую из них можно сво-

бодно проникнуть внутрь, не снимая баллонов. Внутри мостика — остатки мебели, корабельной утвари и чего-то еще. Нагромождение обломков, в которых определенно угадывается что-то знакомое. Хотя вот стоит совершенно целый шкаф, по всей видимости, для документов. На полках стоит бутылка, и лежат остатки каких-то бумаг. Левее шкафа на стене висит корабельный барометр. Берем с собой и разберемся с этим наверху, а сейчас — следуем на нос. Носовые трюма также открыты, и их можно свободно пронырнуть из одного в другой. На дне трюмов лежат остатки корабельного груза, доски и какой-то хлам, над трюмами нависли грузовые балки с обросшими канатами. Поднимаемся из трюма и плывем на нос — он уже отлично виден. Нос парохода подломлен кверху, очевидно от удара об дно. На носу надстройка и в ней два дверных проема.

За все погружения, которые мы совершили на объект, никаких следов разрушения корпуса или чего-либо подобного нами найдено не было. Причина гибели корабля на сегодняшний день остается загадкой. В ходовой рубке парохода, прямо в рабочем столе нами были найдены остатки бортового журнала, а также фрагмент справочника морских семафорных команд с их детальным описанием. Лично как по мне, то выучить японский язык гораздо проще. В бортовом журнале можно прочесть фрагменты записей о маршрутах и стоянках судна. К нашему счастью, капитан делал записи карандашом, в сочетании с превосходным качеством бумаги того времени эти артефакты, пролежав в воде 100(!) лет, дожили до наших дней. В машинном отделении на котле, нами была обнаружена табличка с годом и названием изготовителя. На ней выгравирован год постройки — 1886 и название «SUNDERLAND ENGINE WORKS».

В последствии, при повторном погружении на корме обнаружено название данного судна «Игнатий Прохоров». Глубина 96 м. Возвышение около 8 м.

Приказом Республиканского комитета Автономной Республики Крым по охране культурного наследия от 28.05.2013 г. № 48 объект занесен в государственный реестр недвижимых памятников.

310. «Прут», минный заградитель

Спущен на воду в 1879 г. Бывший пароход Добровольного флота «Москва». Приобретен Российским флотом в 1895 г. Использовался в качестве учебного судна.

Водоизмещение: 5959 т. Вооружение: 8 47–мм и 2 37–мм орудия, 3 пулемета, 900 мин. Экипаж: 306 человек.

29 октября 1914 г. около 7 часов утра, возвращаясь с задания, в 14 милях от мыса Херсонес минный заградитель «Прут» (командир капитан 2 ранга Г.А. Быков) встретил германо–турецкий линейный крейсер «Goeben» (командир капитан Аккерман). «Прут» передал в Севастополь сообщение о встрече и свое место — 44°34'N 33°01'E, но ответа не получил. Крейсер поднял сигнал с предложением сдаться.

В ответ минзаг поднял на всех мачтах флаги и пошел к берегу. Командир, видя безвыходность положения, принял решение затопить корабль. Была объявлена тревога и открыты кингстоны.

В 07 ч. 35 м. крейсер зашел с правого борта минного заграждения и открыл артиллерийский огонь из 150–мм орудий с дистанции около 25 кабельтовых. Под огнем вражеского корабля на «Пруте» начался пожар, был разбит полубак. Желая ускорить затопление «Прута», командир приказал произвести подрыв днища. Для этой цели на корабле, как и на других черноморских минных заградителях, были заранее заложены подрывные патроны, провода от которых были сведены в одном месте на жилой палубе.

Подрыв днища осуществили минный офицер корабля лейтенант Рогусский и минный кондуктор. Через 10–15 минут после открытия огня «Goeben» дал ход и ушел в сторону мыса Сарыч. Находившиеся при крейсере турецкие миноносцы «Samsun» и «Tashos» некоторое время оставались на месте, продолжая обстреливать «Прут». Примерно в 08 ч. 40 м. «Прут» встал почти вертикально и, с развевающимися на мачтах флагами, затонул в 10 милях к западу от мыса Фиолент.

С нижней ступеньки трапа моряков до последней секунды благословлял корабельный священник 70–летний иеромонах Антоний. Личный состав корабля пытался спастись на шлюпках, койках и спасательных поясах. Но часть его (3 офицера, в т. ч. командир, корабельный врач, 2 кондуктора и 69 матросов) была снята со шлюпки и поднята из воды турецкими миноносцами и взята в плен. Остальные (3 офицера и 199 матросов) были подняты на борт вышедшей из Балаклавы подводной лодки «Судак» и затем переданы на борт госпитального судна «Колхида», которое доставило их в Севастополь.

В бою погибли лейтенант Рогусский, мичман Смирнов, иеромонах Антоний, боцман Колужный и 25 матросов.

Останки минного заградителя «Прут» были найдены в 15 км на северо-запад от м. Херсонес и обследованы в 2008 г. украинско–американской экспедицией с помощью телеуправляемого подводного аппарата «Hylas». Согласно описанию на объекте четко прослеживаются леерное ограждение полубака. Левый якорь типа «Матросова» на штатном месте. Иллюминаторы носовой части не повреждены. Фок-мачта завалена вперед и на левый борт. Визуально четко просматривается стоячий и бегущий такелаж фок–мачты. В центральной части зафиксирован спущенный трап. Кормовая часть оторвана от корпуса и держится на обшивке левого борта и развернута перпендикулярно корпусу. Вокруг корпуса судна зафиксировано большое количество фрагментов, не идентифицированных палубных надстроек и механизмов. Координаты объекта 44°38.489'N 33°12.727'E. Глубина 105–124 м.

Возвышение над грунтом 14 м.

311. «Т–255» («Борисфен»), тральщик

Стальной одномачтовый однопалубный буксир «Борисфен» был построен в 1898 г. на заводе Мосто и машиностроительном заводе Гельсингфорс по заказу МТиП. Размеры: длина — 31,5 м, ширина — 6,6 м, осадка — 2,7 м. Водоизмещение: 200 т. Силовая установка: паровая, 300 л.с., 1 вал.

После постройки буксир был переведен на Черное море и работал в основном в Николаевском и Херсонском портах. В мае 1915 г. принимал участие в судоподъемных работах подорвавшегося на минах вблизи Одессы турецкого крейсера «Меджидие».

15.10.1916 г. буксир был призван по военно-судовой повинности на Черноморский флот как тральщик, получив наименование «Т–255». Получил вооружение: 1 47-мм орудие, 1 пулемет, тралы. С конца сентября 1917 г. — носил наименование «Т-355». 16.12.1917 г. перешел на сторону Советской власти.

Весной 1918 г. тральщик выскочил на камни у мыса Лукулл и затонул.

Акватория Юго–Западного побережья Крымского полуострова

312. «Маккавей», наливной танкер

Построен в 1900 г. по заказу «M. & J. Rosenstein Bros» (Одесса), на верфи «Armstrong Whitworth» в Великобритании. Водоизмещение 1832 т.

По одним данным, танкер «Маккавей» затонул в апреле 1914 г. близ Севастополя-Балаклавы перевозя груз мазута. По другим — 09.04.1915 г. в районе Севастополя, подорвавшись на русскойmine.

В настоящее время объект лежит почти на ровном киле, с небольшим креном на правый борт. Разрушения в районе кормы. На носовой надстройке находится судовой колокол с названием корабля. В рубке можно увидеть штурвал и другие навигационные приборы. Возможны проникновения во внутренние помещения, трюма, а так же на ходовую рубку. Глубина по грунту 96–106 м. Возвышение над грунтом около 8 м.

313. № 272, миноносец

Миноносцы класса «Пернов» были заказаны в рамках программы судостроения на 1890–1895 гг. В качестве «образцового» корабля был выбран французский миноносец «Avangard» фирмы «A. Normand». В отличии от прототипа, машины системы компаунд были заменены более экономичными — тройного расширения, а огнетрубные котлы — водотрубными. Основываясь на хороших результатах испытаний миноносца «Пернов», построенного во Франции, Морское ведомство заказало отечественным заводам еще 24 таких корабля. Котлы, главные механизмы и рулевые устройства поставлял завод Крейтона.

Миноносец № 272 был заложен на эллинге Николаевского адмиралтейства в Николаеве, в марте 1894 г., спущен на воду 16.07.1896 г., вступил в строй в 1899 г. Размеры: длина — 42 м, ширина — 4,5 м, осадка — 2,1 м. Водоизмещение: 120 т. Скорость хода максимальная: 21 узел. Дальность плавания: 550 миль при 10 узлах. Силовая установка: 2 вертикальные паровые машины тройного расширения, 2,000 л.с., 2 водотрубных котла, 1 винт. Вооружение: 2 × 1 37–мм (пятиствольные) орудия, 1 × 2 381–мм торпедный аппарат. Экипаж: 24 чел.

Прошел капитальный ремонт корпуса и механизмов в 1909 г. на Николаевском Адмиралтействе. Использовался как тральщик и посыльное судно.

09.08.1914 г., в районе маяка Херсонес, столкнулся с посыльным судном «Успех» и, получив пробоину в корпусе, затонул.

314. «Живучий», эскадренный миноносец

Затонул 25 апреля 1916 г. вблизи Севастополя (в Камышовой бухте) от подрыва на mine.

Взрывом корабль был разорван на две части, которые находятся на расстоянии порядка ста метров друг от друга. Неоднократно посещался дайверами. По их информации, на носовой части можно прочитать название корабля. Глубина по грунту 65 м. Возвышение над грунтом около 4 м.

ИНОСТРАННЫЕ СУДА

196. «Agnes Blaikie», торговое парусное судно (барк)

Принадлежало британским военно–морским силам. Построено в 1841 г. в Абердине на верфи Уолтера Худа. Водоизмещение 381 тонна. Длина — около 40 м. Агнесс Блейки — это реальное имя, так звали супругу и дочь мэра Абердина сэра Томаса Блейки. По «Ллойдовскому регистру» до 1853 г. проходит и регистрируется как барк.

До 1849 г. работала под вымпелом компании «Aberdeen & Commonwealth Line» на линии Англия–Австралия. В 1854 г. «Агнесс Блейки», вероятно, в числе многих других была зафрахтована Британским правительством для обслуживания Крымской военной кампании.

В январе 1855 г. судно вышло с Британских островов и к началу мая дошла до Балаклавы. Затонуло около г. Севастополя в 1855 г. в результате столкновения с колесным паровым пакетботом «Medina».

Было обнаружено в 1970–х гг., во время проверки систем гидролокации. В августе 2003 г. объединённая поисковая команда дайв–клубов «Фрегат» и «Аквамарин» с помощью гидролокатора бокового обзора зафиксировала очертание и точное местоположение объекта в акватории г. Севастополь на глубине 84 м.

18.09.2003 г. А. Копнин («Аквамарин») и М. Фальковский («Фрегат») совершили погружение к затонувшему кораблю. Проведя на объекте 9 минут,

они идентифицировали его как деревянный парусный корабль. Парусник лежит на ровном киле, по левому борту, в районе ватерлинии был обнаружен пролом, вероятно от столкновения с судном. В течение последующих трёх лет дайверы разных клубов неоднократно погружались на судно, проводили фото и видеосъёмки. Были обследованы трюмы и подняты на поверхность некоторые предметы.

8 сентября 2006 г. группа технических дайверов в составе А. Быкова, Д. Шаповалова и О. Истратовой идентифицировала необычную конструкцию на баке парусника как судовой колокол. 13 сентября члены клуба «Tek Force» произвели расчистку колокола, на котором открылась надпись: «AGNES BLAIKIE» ABD. Украинскими властями было принято решение о его подъеме на поверхность. Это не удалось в связи с тем что, крепление судового колокола проходит через корпус судна.

С борта были подняты садовая ваза, накладка штурвала с орнаментом, кремневое ружье. На сегодняшний день, «Агнесс Блейки» — это единственный в своем классе парусник середины XIX в., хорошо сохранившийся в первоизданном виде.

В 2008 г. судно было очередной раз обследовано украинско–американской экспедицией с помощью телеуправляемого подводного аппарата «Hylas». Глубина по грунту 84–86 м. Возвышение над грунтом около 7 м.

Включен в реестр недвижимых памятников (учетный № 334–Св.).

IV. НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

ГРАЖДАНСКАЯ ВОЙНА И ПЕРИОД ИНОСТРАННОЙ ИНТЕРВЕНЦИИ (1918–1920 г.г.)

334. «Б–4» , канонерская лодка

Бывшая самоходная баржа. Длина 45,7 м, ширина 7,2 м, осадка 1,2 м. Водоизмещение 255 т, мощность машины 100 л.с., скорость 5 узлов. Вооружение — одно 152-мм орудие. Экипаж 18 чел.

В феврале 1917 г. была мобилизована, вооружена и включена в состав Дунайской флотилии как канонерская лодка К–17. 28 марта 1918 г. захвачена германскими войсками, с апреля 1919 г. — в составе Морских сил Юга России, переименована в Б–4. При эвакуации белых войск из Крыма затоплена возле Евпатории 14 ноября 1920 г.

335. «К–1», речная канонерская лодка

Бывшая самоходная десантная баржа № 432, построена в 1917 г. в Николаеве. Размеры: длина 45,7 м, ширина 7,2 м, осадка 1,2 м. Водоизмещение 255 т, мощность машины 100 л.с., скорость 5 узлов. Вооружение — одно 152–мм орудие (пушка Канэ или пушка Бринка). Экипаж 18 человек. Имела стальной корпус и бронированную рубку.

В феврале 1917 г. мобилизована, вооружена и включена в состав Дунайской флотилии как канонерская лодка. 28 марта 1918 г. захвачена германскими войсками, с апреля 1919 г. — в составе Морских сил Юга России. При эвакуации белых войск из Крыма в ноябре 1920 г. затоплена возле Евпатории.

336. «К–17», речная канонерская лодка

Построена в 1917 г. в г. Николаев (серия из 10 кораблей). Дислоцировалась на р. Дунай. Длина наибольшая 45,72 м, ширина 7,15 м, осадка наибольшая 1,22 м. Водоизмещение 255,0 т. Экипаж 18 чел. Стальной корпус, бронированная рубка. Вооружение: пушка Канэ, пушка Бринка (варианты). Затоплена в 1920 г. в Евпатории.

337. № 2, тральщик

Построен в 1917 г. Водоизмещение 45 т, длина 18 м, ширина 3 м, осадка 1,2 м. Мощность мотора 80 л.с., скорость 9 узлов. Вооружение — два 47–мм орудия. Носил названия: «Подпоручик», катер № 5, «Мичман Ковалевский».

С апреля 1919 г. — в составе Морских сил Юга России. В ноябре 1920 г. захвачен советскими войсками и зачислен в состав Морских сил Черного моря как «Тральщик № 2». В мае 1922 г. затонул в Керчи из-за течи в корпусе.

По другим данным, 8 декабря 1922 г. передан Севастопольскому торговому порту.

233. № 57, транспорт

Бывший торгово–пассажирский пароход «Ростов». Был построен по заказу РОПиТ на судовой верфи «С. Mitchell & Co» в Ньюкасле (Англия) (строительный номер № 157). Спущен на воду 31 августа 1867 г. Длина — 79,85 м., ширина — 10,06 м., осадка — 6,65 м. Водоизмещение — 3100 т. Экипаж — 33 чел. Судно эксплуатировалось между российскими портами Черного моря и портами Англии, Франции, Бельгии. В 1881 и 1892 гг. прошел капитальный ремонт в Севастополе на судовой верфи РОПиТ.

23 сентября 1900 г. в Мраморном море «Ростов» столкнулся с французским пароходом «Georgie» и из-за полученных повреждений встал на ремонт. 28.10.1914 г. был мобилизован и зачислен в распоряжение Морского ведомства в качестве транспорта. Ему был присвоен № 57 и установлены два орудия.

22 сентября 1915 г. транспорт был атакован германской подводной лодкой UC–13 и был вынужден выброситься на берег. После снятия с мели и ремонта «Ростов» вновь вступил в строй.

15 апреля 1918 г. следуя рейсом из Ялты в Севастополь, «Ростов» с 110 пассажирами и 1500 пудами груза был атакован немецкой подводной лодкой UC–23 и, после получения нескольких пробоин, затонул недалеко от м. Форос. Среди пассажиров погибло 7 человек, был тяжело ранен боцман транспорта и легко ранено несколько человек, в том числе капитан.

Останки не идентифицированного судна были обнаружены у кромки берега у поселка Форос. Местными жителями объект идентифицируется как пароход «Александр I». От него сохранилась кормовая часть с паровым котлом и машиной, винт, гребной вал, якорная цепь, а также множество разбросанных предметов, деталей и фрагментов корпуса. Координаты 44°24.231'N 33°50.394'E.

331. «Нарвал», подводная лодка

В 1980 г. на рейде Севастополя была обнаружена подводная лод-

ка. Субмарина была обследована с борта лаборатории «Бентос-300». В 1992 г. с борта подводного аппарата «Риф» была произведена кинофотосъемка. Лодка лежит с креном 10–15° на левый борт и дифферентом на корму 25°. Верхняя палуба в районе носовой части разрушена. В кормовой части, на палубе находится сооружение схожее с торпедным аппаратом.

По мнению военно-морских историков, субмарина принадлежит к типу «Нарвал». Возможно, данный объект является подводной лодкой «Нарвал», либо однотипной «Кашалот», затопленной английскими войсками 26.04.1919 г. на внешнем рейде г. Севастополя.

ТТД подводной лодки типа «Нарвал»: Водоизмещение: 620/912 т.; размеры: 70,2 × 6,5 × 3,5 м.; дизели: 4 × 160 л.с.; эл. моторы: 2 × 245 л.с.; скорость: 13/11,5 уз.; дальность: 3000 миль; Вооружение: торпедные аппараты: 8 × 456 мм шт.; Орудие 75 мм, — 1 шт.; Орудие 57 мм, — 1 шт.; Экипаж 41 чел.

Глубина 78 м., возвышение над грунтом 6 м.

338. «Кашалот», подводная лодка

Была заложена в декабре 1911 г. на Невском заводе в С.–Петербурге, где производилось изготовление секций лодки. Сборка секций осуществлялась на стапелях отделения Невского завода в Николаеве, где 10 октября 1913 г. состоялась торжественная церемония, посвященная началу сборки подводной лодки. Спущена на воду 22.08.1915 г. Сдаточные испытания начаты в октябре 1915 г. в Николаеве. Вступила в строй 13.05.1916 г. Водоизмещение (надводное/подводное): 669/912 т. Длина — 70,2 м, ширина — 6,5 м, осадка — 3,5 м. Скорость хода (надводная/подводная): 9,6/9,8 узлов. Глубина погружения: 50 м. Дальность плавания: над водой 4200 миль, под водой 130 миль. Силовая установка: 2 × 850 л.с. дизеля + 2 × 450 л.с. электромотора, 2 винта. Вооружение: 4 торпеды в решетчатых наружных аппаратах Джевецкого, 4 торпеды в трубчатых торпедных аппаратах, 1 75–мм орудие, 1 57–мм орудие, 1 пулемет. Экипаж 47 чел.

Активно участвовала в боевых операциях Черноморского флота. 26.01.1917 г. в районе Босфора захватила две шхуны с углем (одна из них водоизмещением в 500 тонн) и взорвала их подрывными патронами. 01.03.1917 г. вблизи устья реки Сакарция захватила пять больших парусных шхун, следовавших с углем из Зунгулдака в Константинополь, и взорвала их подрывными патронами. 07.03.1917 г. «Кашалот»

встретил и потопил три турецких парохода (один из них колесный компании «Шеркерт» и два буксира) и 2 шхуны, шедшие из Константинополя в Зунгулдак за углем. С 15 по 26 июля, находясь в дозоре у Босфора, уничтожила артиллерийским огнем четыре турецких шхуны с грузом угля и две большие турецкие шхуны, направлявшиеся за углем.

01.05.1918 г. захвачена германскими, а в декабре — англо-французскими войсками. 22–24 апреля 1919 г. при уходе англо-французских войск из Крыма потоплена ими в районе Севастополя.

339. «Скат», подводная лодка

Заложена на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге, спущена на воду 21.08.1904 г. и в период с 02.11. по 12.12.1904 г. перевезена по железной дороге из Санкт-Петербурга во Владивосток. Вступила в строй 29.03.1905 г. Длина — 33,53 м, ширина — 3,66 м, осадка — 3,28 м. Водоизмещение — надводное — 140 тонн, подводное — 177 тонн. Силовая установка — 2 бензиновых двигателя суммарной мощностью 120 л.с., 1 электродвигатель мощностью 100 л.с. Скорость хода — наибольшая надводная — 10 узлов, подводная — 6 узлов, экономичная надводная — 6,6 узлов, подводная — от 2,9 до 4,0 узлов. Глубина погружения — предельная — 50 м. Вооружение — 4 — 457-мм торпедных аппарата Джевецкого, клептоскоп Герца. Экипаж — 24 чел.

До 11.03.1906 г. относилась к классу миноносцев. Участвовала в русско-японской войне, несла позиционную и дозорную службы на подходах к заливу Петра Великого. В 1913 г. прошла во Владивостоке модернизацию и капитальный ремонт. В январе 1915 г. доставлена по железной дороге из Владивостока в Севастополь и переведена в состав Черноморского флота. Участвовала в 1-й мировой войне (несение позиционной и дозорной службы у берегов Крыма и на подходах к Севастополю). 16.12.1917 г. вошла в состав Красного Черноморского флота. В феврале 1918 г. выведена из боевого состава, законсервирована и передана Севастопольскому военному порту на хранение, где 01.05.1918 г. была захвачена германскими войсками, а 24 ноября 1918 г. — англо-французскими частями. 26 апреля 1919 г. по приказу английского командования затоплена в районе Севастополя.

340. «Карась», подводная лодка

Заложена в мае 1904 г. на судостроительном заводе «Deutsche Werke Kiel AG» в Киле (Германия) по заказу Морведа России и 25.07.1906 г. зачислена в списки кораблей ЧФ. Спущена на воду 30.05.1906 г., вступила в строй 10.09.1907 г. Водоизмещение (надводное/подводное): 209/235 т. Длина — 39,62 м, ширина — 3,12 м, осадка — 2,9 м. Скорость хода (надводная/подводная): 10,6/8,3 узлов. Глубина погружения: до 30 м. Дальность плавания: над водой 1250 миль, под водой 80 миль. Силовая установка: дизеля 2 × 200 л.с., электромотор 2 × 180 л.с. Вооружение: 1 457-мм торпедный аппарат, 2 457-мм аппарата Джевецкого. Экипаж: 29 чел.

22.04.1908 г. доставлена по железной дороге из Либавы (Лиепая) в Севастополь. В 1911 и 1915 гг. прошла в Севастополе капитальный ремонт. Участвовала в 1-й мировой войне (несение позиционной и дозорной службы у берегов Крыма, на подходах к Севастополю и Констанце). 12.02.1917 г. выведена из боевого состава, законсервирована и сдана к Севастопольскому военному порту на хранение. 16.12.1917 г. вошла в состав Красного ЧФ, но 01.05.1918 г. была захвачена в Севастополе германскими войсками, а 24.11.1918 г. — англо-французскими интервентами. 26 апреля 1919 г. по приказу английского командования затоплена в Чёрном море в районе Севастополя.

341. «Гагара», подводная лодка

Подводная лодка класса «Барс». 02.07.1915 г. зачислена в списки кораблей ЧФ и 29.08.1915 г. заложена отделением Балтийского завода в Николаеве, спущена на воду 24.09.1916 г. вступила в строй 20.06.1917 г. Водоизмещение (надводное/подводное): 650/785 т. Длина — 68 м, ширина — 4,48 м, осадка — 4,12 м. Скорость хода (надводная/подводная): 16,0/9,0 узлов. Глубина погружения: до 50 м. Дальность плавания: над водой 2400 миль, под водой 130 миль. Силовая установка: дизеля 2 × 1250 л.с., электромоторы 2 × 450 л.с. Вооружение: 2 носовых и 2 кормовых 457-мм торпедных аппарата, 4 457-мм аппарата Джевецкого, 1 75-мм и 1 57-мм орудия, 1 7,62-мм пулемет. Экипаж: 33 чел.

Участвовала в 1-й мировой войне; использовалась в учебных целях. 16.12.1917 г. вошла в состав Красного ЧФ, но 01.05.1918 г. была захвачена в Севастополе германскими войсками и под наименованием «US 4» включена в состав ВМС Германии на Черном море.

24.11.1918 г, захвачена у немцев англо-французскими частями
26.04.1919 г. по приказу английского командования затоплена в районе Севастополя.

330. «Буг», минный заградитель

Заложен в начале 1891 г. на верфи «Мотала» в Швеции. Спущен на воду 21.08.1891 г. Длина 62,2 м, ширина 10,4 м, осадка 4,6 м. Водоизмещение: 1382 т. Вооружение: 350 мин заграждения, 2–76-мм орудия, 4–47мм орудия, 2–7,62 мм пулемета. Экипаж: 216 чел. В некоторых источниках упоминается как вспомогательный крейсер.

Затоплен экипажем в Южной бухте Севастополя. В 1905 г. во время подавления восстания под руководством П.П. Шмидта был поднят 05.1907 г. С 1909 г. использовался как транспорт для обслуживания маяков. С 1915 г. входил в состав дивизиона сетевых заградителей.

20 ноября 1920 г. затонул в штормовую погоду на камнях Ак-Мечети в Каркинитском заливе на траверсе пгт. Черноморское. 4.07.1924 г. был снят с камней и продан на слом.

По всей вероятности на поверхность были подняты не все части корпуса и детали судна. На это указывает хаотичное нагромождение обломков на грунте и 76 мм орудие поднятое с грунта. Глубина около 7 м.

Объект занесен в государственный реестр недвижимых памятников (охранный № 4858–АР).

ИНОСТРАННЫЕ СУДА

332. Не идентифицированное судно

По мнению А.В. Ёлкина — автора справочника «Черноморские катастрофы» данный объект может быть болгарским судном «Борис». Известно, что в конце 1920–х гг. на нем производились спуски водолазной школы ЭПРОН. Длина 50 м. Затонул в районе бухты Голубой, на траверзе 35 батареи. Лежит на ровном киле. Хорошо сохранился двигатель. Корпус судна сильно разрушен временем. Координаты 44°33.388'N 33°24.206'E. Глубина 25 м. В то же время есть информация, что судно «Борис», водоизмещением 1 600 т. было поднято водолазами ЭПРОНа в 1936 г. с глубины 48 м.

342. «UB–7», подводная лодка

Принадлежала Германии. UB–7 (серия UB–I) была заложена на стапеле судостроительной верфи «F. Krupp Germania werft AG» в Киле 30 ноября 1914 г., строительный (стапельный) номер 245. Вступила в строй 6 мая 1915 г. Размеры: 28,1 × 3,2 × 3,0 м. Водоизмещение: 127/142 т. ГЭУ; Дизель 1 × 60 л.с., электромотор 1 × 89 кВт.

С 6 мая по 21 июня 1915 г. входила в состав флотилии «Пола». 21 июня 1915 г., совершив самостоятельный поход в Стамбул, вошла в состав флотилии «Константинополь». Совершила 15 боевых походов. Потопило одно судно — транспорт № 46, бывший английский пароход «Patagonia». Погибла в октябре 1916 г. при выполнении «операций против Севастополя».

Обнаружена А. Быковым и А. Спиридоновым в 2008 г. на внешнем рейде г. Севастополя Глубина — 65 м

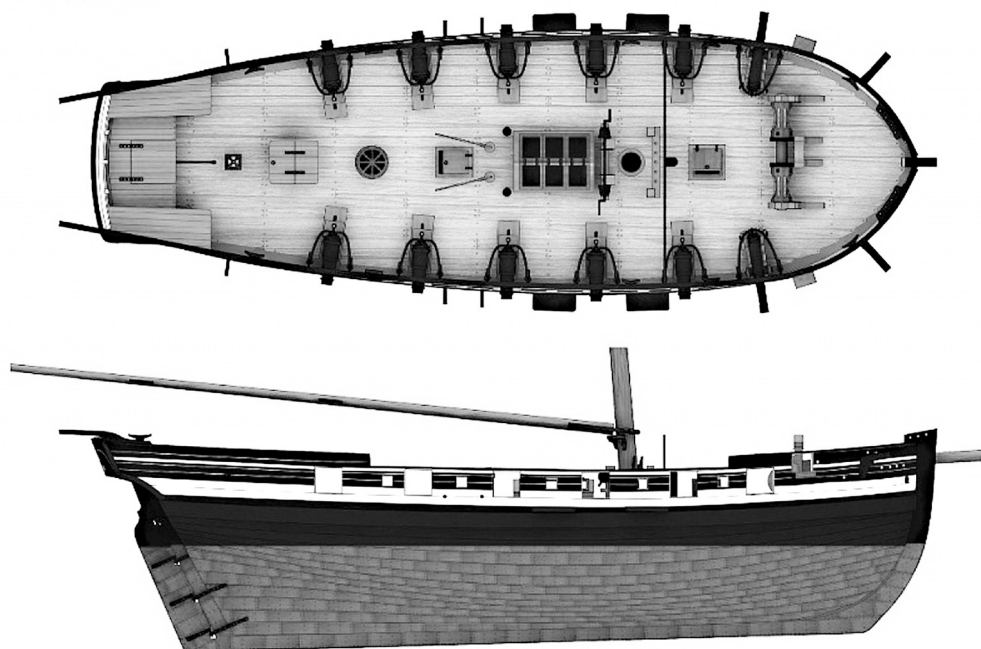
*Северо–западная, западная и южная акватории Крымского полуострова
(от Красноперекопска до Алушты)*

1031. Не идентифицированное судно

Предположительно сухогруз. В кругах дайверов объект иногда именуется «греческим виновозом». Общая длина около 130 м. Затонул в 1932 г. во время шторма в районе мыса Айя. Лежит на склоне, носом к берегу, с креном на правый борт и с дифферентом около 30° на корму. Глубины: от 6 м (нос) до 20 м (корма). По информации дайверов, побывавших на объекте, у судна хорошо сохранился винт, линия вала, руль, кормовая часть и днище. Видна арматура парового котла, котельное отделение, корабельные механизмы. В районе гибели судна множество деталей и фрагментов оснастки. Координаты 44°25.058'N 33°40.241'E.

1024. Останки не идентифицированного судна

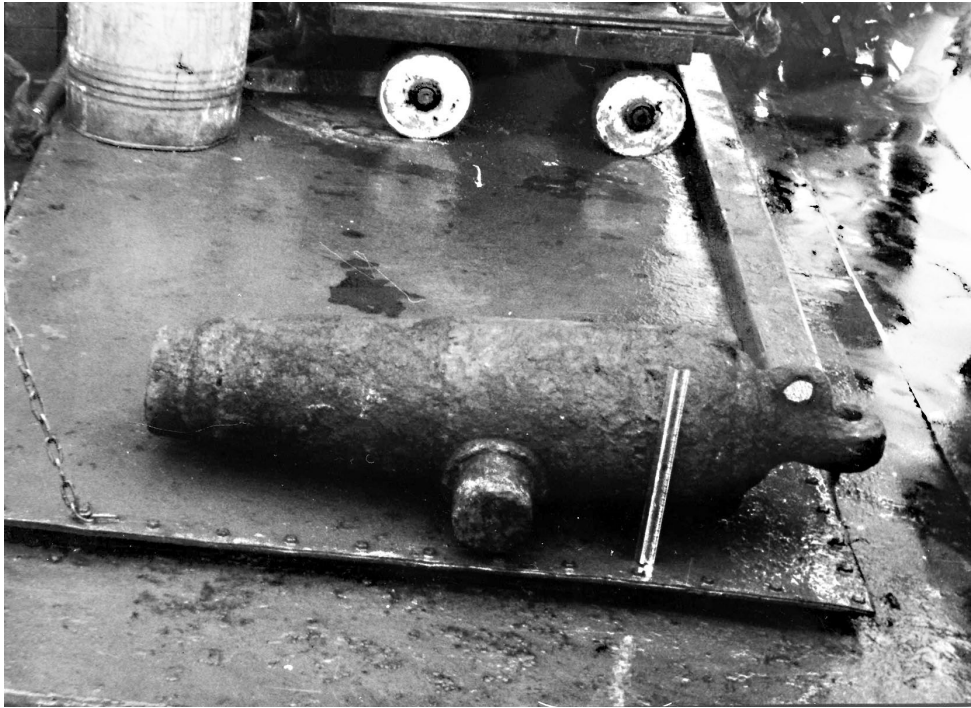
Обнаружены украинско–американской экспедицией в 2008 г. на глубине 83 м. на внешнем рейде Балаклавы в 7,5 км на запад от м. Айя. Сохранилась кормовая и центральная часть деревянного корпуса судна, носовая



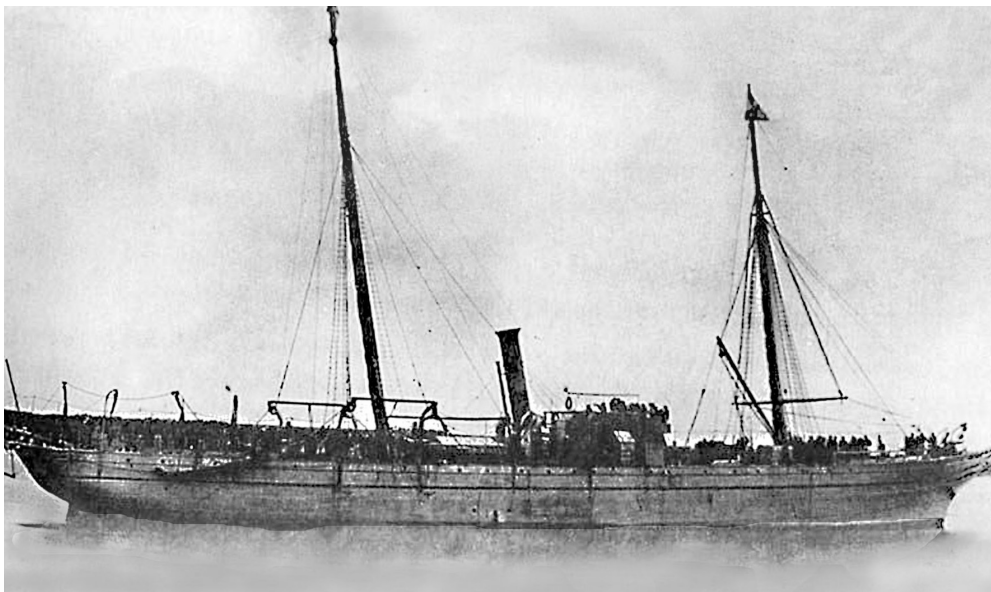
Парусный тендер «Поспешный» (объект № 194)



Корабль «Три Святителя» (объект № 185)



Коронада с корабля XIX в., найденного у села Штормовое (объект № 92)



Пароход «Веста» (объект № 104)



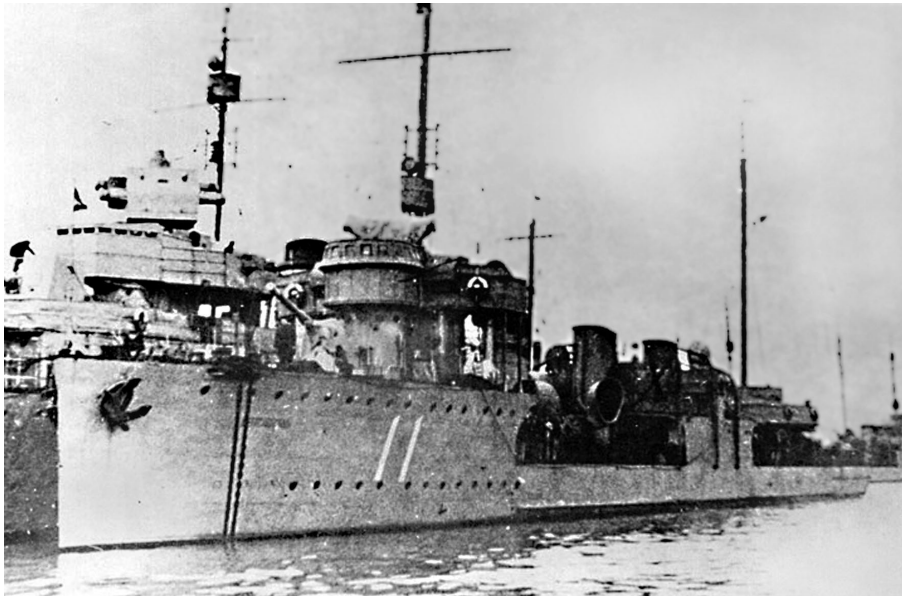
Подводная лодка АГ-23 (объект № 427)



Транспорт «Чапаяв» (объект № 388)



Тральщик «Взрыватель» (объект № 369)



Эскадренный миноносец «Дзержинский» (объект № 392)



Минный заградитель «Romania» (объект № 391)



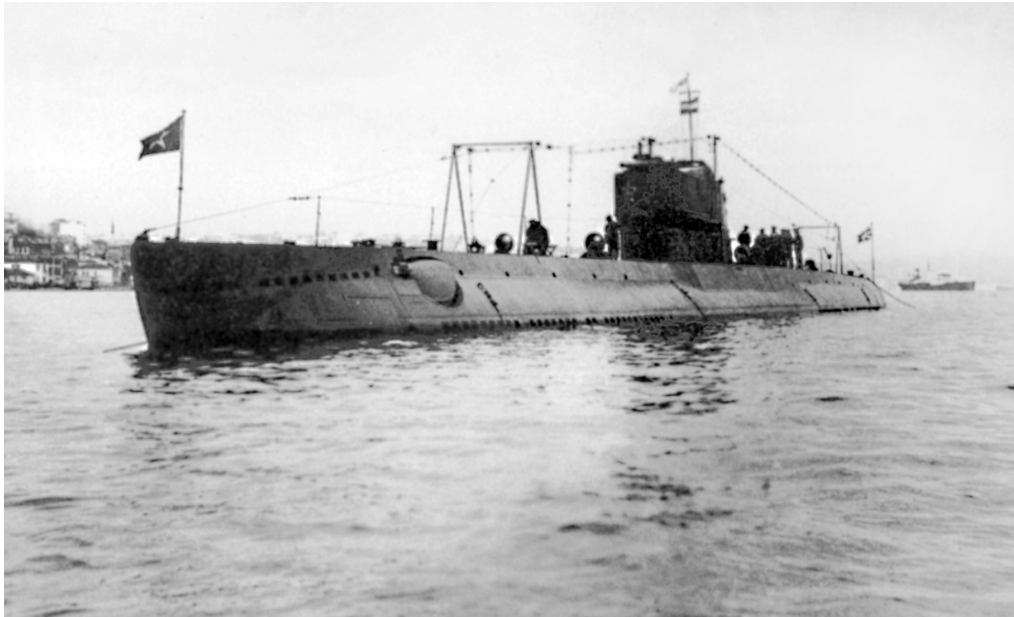
Охотник за подводными лодками Uj-102 (объект № 366)



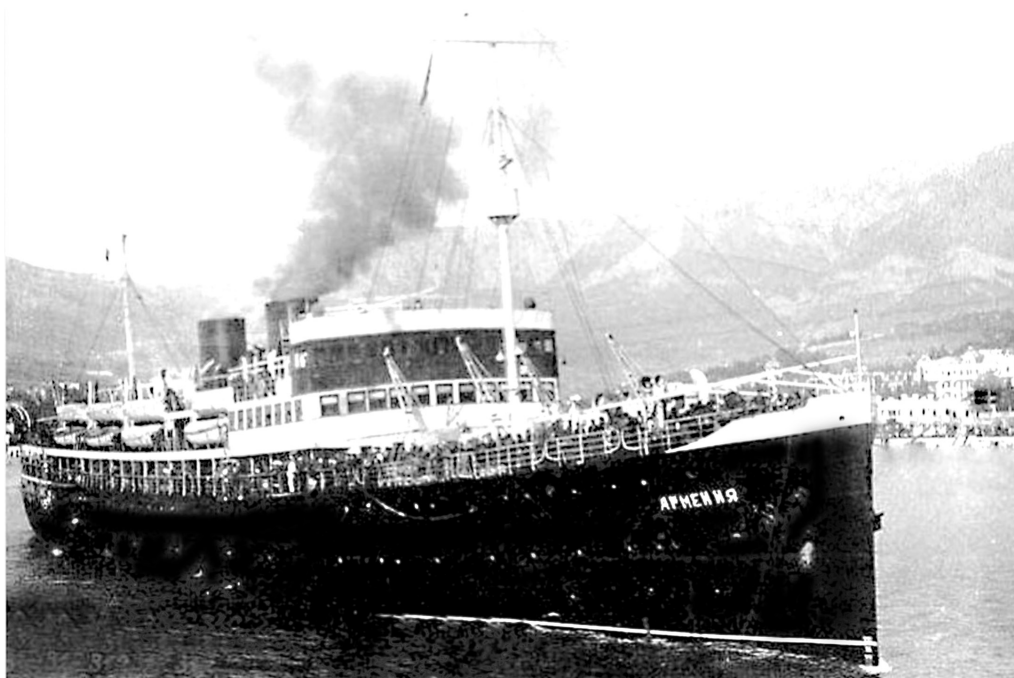
Транспорт «Варна» (объект № 363)



Транспорт «Тотила» (объект № 389)



Подводная лодка Д-4 «Революционер» (объект № 362)



Транспорт «Армения» (объект № 401)

часть полностью отсутствует. Размеры объекта, согласно сонограмме, 20.9 × 8.8 × 7.9 м.

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941–1945 гг.)

396. «Ленин», грузопассажирский пароход

Построен в Данциге в 1909 г. Первоначальное название — «Симбирск» (до 04.10.1923 г.). Строился по заказу Доброфлота в составе серии из пяти судов. Спущен 3.07.1909 г. («F.Schichau», Данциг, Германия). Размеры: Длина: 94,82 м, ширина — 12,65 м, осадка— 5,75 м. Вместимость: 2713 брт. ГЭУ котломашинная, 4000 л.с. Скорость 16/14 узлов, дальность 13000 миль (до модернизации).

Вступил в строй 28.10.1909 г. Накануне и во время Первой мировой войны ходил на Восточной экспрессной линии (Владивосток — Нагасаки — Шанхай). В мае 1920 г. интернирован в Кобэ (Япония). 16.01.1923 г. возвращен СССР. В 1924 г. прибыл на Черное море, работал на линиях Одесса — порты Крыма и Кавказа, Одесса — Новороссийск. В 1938 г. передан Дальневосточному государственному морскому пароходству, однако после аварии в р-не Одессы (Дофиновка) поставлен на ремонт и модернизацию (с заменой двух дымовых труб на одну), а в 1940 г. возвращен Черноморскому государственному морскому пароходству. С 22.06.1941 г. числился в составе Черноморского Флота в качестве транспорта.

27.07.1941 г. конвой в составе транспортов «Ленин» (капитан И.С. Борисенко, военный лоцман лейтенант И. И. Свистун), «Грузия» и «Ворошилов» в охранении сторожевого катера СКА–026 вышел из Севастополя в Ялту. На судах находилось около десяти тысяч беженцев и призывников. На борту «Ленина» помимо людей находился груз из 300–400 тонн цветного металла в слитках, а также по некоторым сведениям активы одесского госбанка. Свежий ветер вызывал дрейф судна, течение за мысом Фиолент из-за своей переменчивости затрудняло определение курса. В 23 ч. 33 м. сильный взрыв в районе между трюмами № 1 и № 2 потряс пароход «Ленин». Через 10 минут, из-за подрыва на mine оборонительного заграждения южнее м. Сарыч пароход затонул. Согласно архивным данным судно погибло в точке 44°20'N 33°44'5"E на глубине 94 м. Так как во время погрузки учет людей, прибывших на борт судна, не велся,

то по разным источникам общее количество погибших колеблется от 650 (официальная цифра) до 2500 чел. Известно только, что спаслось около 600 чел.

Глубина 96 метров, возвышение над грунтом 18 метров. В 2003 году с помощью подводного робота были проведены съемки данного объекта. Состояние корпуса судна хорошее. Носовой трюм открыт. Внутри трюма полное отсутствие груза.

Объект внесен в реестр недвижимых памятников (охранный номер 4676-AP).

370. «Ураллес», транспорт

Бывший грузовой пароход. Построен в 1927 г. («James Laing & Sons Ltd», Сандерленд, Великобритания). Первоначальное название (до 1931 г.) — «Dore». Приобретен СССР в 1931 г. и вошел в состав БГК Совторгфлота. В 1932 г. передан ЧГК Совторгфлота, с 1938 г. — в составе Черноморского сухогрузного пароходства. С 27.07.1941 г. числился в составе Черноморского Флота в качестве транспорта. Вместимость: 1975 брт. По другим данным: полная вместимость 2598 брт (дедвейт 4150 т). Длина 85.65 м, ширина 11.74 м., осадка 5.59 м. ГЭУ котломашинная, 1100 л.с. Скорость 10 (по другим данным — 9) узлов.

30 октября 1941 г. транспорт «Ураллес» (капитан И. Ф. Короткий) участвовал в эвакуации Евпатории. В 13 ч. 25 м. при бомбардировке порта 35 самолетами противника транспорт затонул согласно архивным данным, в точке 45°10'N 33°24'E.

Объект был обследован членами клуба «Нептун-Про» г. Тольятти, и подводниками г. Евпатория. Согласно сведениям аквалангистов корпус судна полностью разрушен и представляет собой, разрозненные металлические обломки. Повсюду видны свежие спилы бронзовых труб, вероятно сделанные местными любителями цветного металла. Под обломком правого борта видны фрагменты груза, медные прутки диаметром 70 мм, и длиной 500 мм.

Приказом Республиканского комитета Автономной Республики Крым по охране культурного наследия от 28.05.2013 г. № 48 объект поставлен на государственный учет.

401. «Армения», санитарный транспорт

Бывший грузопассажирский теплоход Черноморского государственного

морского пароходства. Спущен на воду в 1928 г. В составе Черноморского флота с 08.08.1941 г. Длина 81,7 м. Вместимость 4727 брт. Скорость 14 уз.

6 ноября 1941 г. санитарный транспорт «Армения» (командир В. Я. Плаушевский) вышел из Севастополя в Туапсе с ранеными и пассажирами на борту, в охранении двух сторожевых катеров. Сделал заход в Ялту, где забрал часть эвакуируемых из Симферополя. Во время стоянки в Ялте был получен приказ командующего флотом, что в связи с отсутствием авиационного прикрытия выход судна из порта запрещается до 19 часов, т.е. до наступления темноты. Командир приказ получил, но в 08 ч. 00 м. 7 ноября вышел из Ялты. В 11 ч. 25 м. на траверсе Гурзуфа был атакован самолетом–торпедоносцем противника He-111. На корабль было сброшено две торпеды, одна из которых попала в носовую часть. В 11 ч. 29 м. «Армения» затонула в 15 км от Ялты. Спасено 8 (по другим данным 82 человека), погибло около 5000 (по некоторым данным — до 5500) человек, в том числе весь наличный состав четырех морских севастопольских и ялтинских госпиталей. Гибель «Армении» по количеству человеческих жертв, стала самой большой катастрофой советского судна на Черном море в годы Великой Отечественной войны.

Архивные координаты точки гибели судна 44°15,5'N 34°17'E, глубина около 1200 м (по другим данным — 44°17'N 34°10'E, глубина на месте гибели 250 м).

В 2005 г. правительством Украины была проведена экспедиция по поиску транспорта «Армения». По данным координатам судно не было обнаружено. В 2016 г. была организована ещё одна поисковая экспедиция, закончившаяся безрезультатно.

388. «Чапаев», транспорт

Бывший грузовой пароход «Тубай». Спущен на воду в 1915 г. Вместимость 3566 брт. Скорость 10 уз.

27 февраля 1942 г. транспорт «Чапаев» (капитан А. И. Чирков) в охранении сторожевых катеров № 065 и № 0129 вышел из Туапсе в Севастополь. На борту транспорта находились 200 чел. маршевого пополнения, 10 37–мм орудий, 1300 тонн боезапаса, 83 тонны разного груза и 240 лошадей.

1 марта к югу от мыса Фиолент из-за ошибки в счислении «Чапаев» совершил поворот не на фарватер, а на оборонительное минное заграждение. В 07 ч.

13 м. в точке 44°23'8"N 33°25'8"E транспорт подорвался на якорной mine. Возник сильный крен на правый борт, «Чапаев» начал медленно погружаться. Спустя некоторое время к аварийному транспорту подошли сторожевые катера и приступили к спасению людей. Однако, через 15 минут после первого взрыва последовал второй. «Чапаев» переломился и быстро затонул. Погибли 75 бойцов и 8 членов экипажа (по другим данным 88 чел, 120 чел.). Глубина на месте гибели около 180 м.

398. «Василий Чапаев», транспорт

Грузовой теплоход. Спущен в 1935 г. (з-д им. 61 коммунара, Николаев), достроен в 1940 г. на Мариупольском СРЗ и вошел в состав Черноморского государственного морского пароходства как грузовой теплоход. С 27.07.1941 г. числился в составе Черноморского Флота в качестве транспорта. Полная вместимость 2690 брт. Скорость 9.5 узла. Вооружение: 2 × 45–мм.

23 марта 1942 г. транспорт «Василий Чапаев» (капитан П. И. Степанов) следовал из Поти в Севастополь в охранении эсминца «Шаумян» и 2 сторожевых катеров. На борту судна находились 233 чел. маршевого пополнения, 8 122–мм, 3 107–мм и 10 47–мм орудий, 6 автомашин, 276 лошадей, 195 тонн чугуна, 25 тонн обмундирования.

В 19 ч. 40 м. в 40 милях южнее Херсонесского маяка в точке 43°54'N 33°20'E судно было атаковано торпедоносцем He-111. Торпеда попала в корму. В 20 ч. 09 м. транспорт затонул. Корабли охранения спасли 173 человека. Погибли 16 членов экипажа и 86 красноармейцев, в том числе помполит И.И. Сокальский, руководивший эвакуацией бойцов с тонущего теплохода. Глубина на месте гибели около 2000 м.

397. «Белосток», санитарный транспорт

Бывший грузопассажирский теплоход Черноморского государственного морского пароходства. В составе Черноморского флота с 12.08.1941 г. в качестве плавбазы подводных лодок. С 19.09.1941 г. санитарный транспорт. Вместимость 2048 брт. Медперсонал 15 чел. Штатная эвакуационная емкость 200 чел. Командир старший лейтенант Т.П. Рымкус.

18 июня 1942 г. в 21 ч. 30 м. «Белосток» в охранении базового тральщика «Якорь» и пяти сторожевых катеров вышел из осажденного Севастополя в Туапсе. На борту транспорта находились 375 раненых и 43 эвакуируемых.

В 01 ч. 48 м. 19 июня на выходе с фарватера №3 в 20 милях к югу от мыса Фиолент с тральщика был замечен силуэт торпедного катера, который был принят за свой, и огонь по нему не открывался. Это позволило трем торпедным катерам противника, не встречая противодействия, атаковать конвой. Торпеда с катера «S-102» поразила транспорт, и он быстро затонул в точке 44°08'N 33°35'E. Погибло 388 чел. Кораблям охранения удалось спасти 75 раненых, 3 пассажиров и 79 членов экипажа.

Глубина на месте гибели около 250 м. В одном из крымских дайв-центров бытует мнение о том, что транспорт «Белосток» находится на отмели рядом с Ялтой.

422. «Грузия», госпитальное судно

Бывший грузопассажирский теплоход Черноморского государственного морского пароходства. Вместимость 4857 брт.

11 июня 1942 г. в составе конвоя вышел из Новороссийска в Севастополь (командир — капитан-лейтенант М.И. Фокин), имея на борту около 4 000 бойцов и 1300 т. боеприпасов. В море подвергся атакам противника и получил значительные повреждения. На буксире был приведен в Севастополь. 13 июня 1942 г. в 4 ч. 55 мин., на подходе к причалу Минной пристани, в центре бухты Южная в уже поврежденный транспорт «Грузия» попали 2 авиабомбы. От взрыва сдетанировал груз боеприпасов. Силой взрыва корпус «Грузии» был разорван пополам. Кормовая часть корпуса, длиной около 40 м., быстро затонула с креном на правый борт. Через восемь минут скрылась под водой и носовая часть транспорта. Погибли почти все, кто находился на борту судна. Носовая часть легла на грунт с креном около 50° на правый борт, погрузившись в ил на 8 метров. Кормовая часть тоже легла с креном 45° на правый борт, погрузившись глубоко в грунт. Оборона Севастополя крайне нуждалась в боеприпасах, и, несмотря на полное господство врага в воздухе, водолазы АСС разгрузили некоторую часть боеприпасов из затопленных трюмов «Грузии».

В феврале-ноябре 1949 г. кормовая и носовая части транспорта были подняты и отведены в бухту Казачью. В 1959 г. силами экспедиции особого назначения (ЭОН-35), занимающейся разделкой поднятого со дна Севастопольской бухты линейного корабля «Новороссийск», носовая часть «Грузии» была поднята, отбуксирована

от Севастополя на 25 миль и затоплена вместе с боезапасом на глубине более 1000 м. Остатки кормовой части «Грузии» и поныне лежат на дне бухты Казачья.

423. Не идентифицированное судно

Вероятно военный транспорт. Затонул на глубине 20 м в районе бухты Голубой, на траверзе 35 батареи. Длина около 50 м. По описанию дайвером, осматривающих объект судно лежит на ровном киле. Видны открытые иллюминаторы с разбитыми взрывом стеклами, в машинном отделении — большие шестерни, валы. Корпус судна разворочен мощным взрывом и, в настоящее время, сильно оброс мидией (возможно судно «Борис»).

377. «Апшерон», военный танкер

Спущен на воду в 1923 г., первоначальное название — «Апшероннефть». Вместимость 3781 брт. Скорость 10 уз.

11 декабря 1941 г. танкер «Апшерон» (командир Н. М. Филиппов) следовал из Туапсе в Севастополь с грузом горючего. В 14 ч. 20 м. в районе фарватера № 3 Главной базы в точке 44°18'4"N 32°29'6"E в условиях плохой видимости танкер подорвался на плавающей мине и в 16 ч. 00 м. затонул. Глубина на месте гибели танкера около 1600 м.

424. «Ястреб», посыльное судно

Бывший портовый буксир, построен в Одессе в 1900 г. Размеры: длина 21 м, ширина 6,3 м, осадка 1,3 м. Водоизмещение 60 т, Мощность машины 150 л.с., скорость 9 узлов, дальность хода 600 миль. Вооружение — одно 76–мм орудие.

Мобилизован в феврале 1920 г. Входил в состав Морских сил Юга России. В 1940 г. передан гражданскому флоту и переоборудован в пожарный пароход. Потоплен немецкой авиацией в Севастополе 28 июня 1942 г.

403. «Гидрограф», гидрографическое судно

Вступило в строй в 1892 г., до 1924 г. — минный заградитель. До 31.12.1922 г. носил название «Дунай», затем до 01.01.1932 г. — «1 Мая». Водоизмещение: 1380 т. Скорость: 10,5 уз. Вооружение: 1 76–мм орудие. Экипаж: 59 чел.

4 ноября 1941 г. гидрографическое судно «Гидрограф» на буксире сторожевого корабля «Петраш» вышло из Севастополя в Туапсе. В 15 ч. 08 м.

корабли зашли в Ялту. После выхода из Ялты корабли были атакованы авиацией противника. В результате повреждений, полученных от разрывов бомб, на «Гидрографе» возникла течь, поступление воды остановить не удалось, и он затонул в 19 милях к востоку от Ялты. Потерь среди личного состава не было.

392. «Дзержинский», эскадренный миноносец

До 24.11.1926 г. — «Калиакрия». Заказан в рамках программы нового усиления Черноморского флота 1914 г.

Заложен 11 ноября 1915 г. на эллинге Николаевского Адмиралтейства, арендованного Обществом Николаевских заводов и верфей (с 1916 года — завод «Россуд» треста «Наваль-Руссуд») в Николаеве, спущен на воду 27 августа 1916 г., вступил в строй 12 ноября 1917 г.

В период Первой мировой войны нес дозорную и конвойную службы, эскортировал и осуществлял противолодочную оборону главных сил флота.

29 декабря 1917 г. вошел в состав Красного Черноморского флота. 29 апреля 1918 г. убыл из Севастополя в Новороссийск, где 18 июня 1918 г., по приказу Советского правительства, во избежание захвата германскими оккупантами, был затоплен экипажем.

04.10.1925 г. поднят Черноморской партией ЭПРОН. 27.04.1926 г. отбуксирован в Николаев и 01.01.1927 г. поставлен на ремонт. С 24.11.1926 г. — «Дзержинский».

28.08.1929 г. вошел в состав Морских сил Черного моря (с 1935 г. — Черноморский флот). Прошел капитальный ремонт в 1933–1934 гг.

В годы Великой Отечественной войны участвовал в обороне Одессы и Севастополя (в 1941–1942 гг.), осуществлял воинские перевозки в Севастополь, конвоировал транспорты с грузами и войсками. 14 мая 1942 г. эсминец «Дзержинский» под командованием капитана 3 ранга К.П. Валюха на подходе к Севастополю в тумане уклонился от фарватера, подорвался на mine советского оборонительного заграждения и затонул на траверсе м. Херсонес. Погибло 158 членов экипажа, 110 человек маршевого пополнения. Спасено 27 человек.

Согласно сведениям источников, точка гибели $44^{\circ}26'05''\text{N } 33^{\circ}19'\text{E}$. Глубина около 120 м. При обследовании данного района с помощью гидролокатора бокового обзора (ГБО), корпус эсминца не был обнаружен. По информации А.В. Ёлкина — автора справочника «Черноморские катастрофы», останки «Дзержинского» были обнаружены в другом месте.

.Объект занесен в реестр недвижимых памятников.

407. «Безупречный», эскадренный миноносец

Проект 7. Заложен 23.08.1936 г. (завод им. 61 Коммунара, Николаев). Спущен на воду 25.06.1937 г. Вступил в строй 2.10.1939 г.

26 июня 1942 г. эсминец «Безупречный» под командованием капитана 3 ранга П.М. Буряка был потоплен немецкими бомбардировщиками «Ю-88» в 40 милях к югу от мыса Аю-Даг, на траверзе Ялты, во время перехода Новороссийск-Севастополь с маршевым пополнением на борту. Погибли 236 членов экипажа, 320 бойцов 142-й отдельной стрелковой бригады и 16 медицинских работников. Спасено 3 чел.

Согласно сведениям источников, точка гибели эсминца $43^{\circ}45'\text{N } 34^{\circ}07'\text{E}$. Глубина около 2000 м.

425. «Совершенный», эскадренный миноносец

Эсминец типа «7У». 30 сентября 1941 г. подрывался на mine в районе м. Херсонес. Заведен в Севастопольский док, где был вторично поврежден авиацией противника 12 ноября 1941 г. 8 июня 1942 г. взорван в доке.

383. «Дооб», минный заградитель

Бывший пассажирский теплоход Новороссийского порта Наркомата морского флота. Построен в 1926 г. Переоборудован в минный заградитель и 6.07.1941 г. включен в состав Черноморского Флота. Длина 24,4 м., ширина 5,3 м., осадка 2,9 м. Водоизмещение 150 т. Дизель 120 л.с. Скорость 9 у. Дальность 300 миль. Вооружение: 2 × 45 мм орудия, 2 × 7.62 мм пулемета.

22.06.1941 г. мобилизован, вооружен, переоборудован в минный заградитель и 06.07.1941 г. вошел в состав ЧФ. Участвовал в обороне Севастополя.

Погиб 11 февраля 1942 г. около входа в Камышевую бухту Севастополя от подрыва на mine. Согласно сведениям источников координаты гибели судна $44^{\circ}35'9''\text{N } 33^{\circ}25'3''\text{E}$. По данным координатам на грунте объекта нет. При обследовании данного района гидрографами обнаружено два объекта на расстоянии 730 м. и 1300 м. от ранее полученных координат. Первый объект отмечен как «подводное препятствие». Координаты «препятствия» $44^{\circ}35.916'\text{N } 33^{\circ}24.767'\text{E}$. Глубина около 25 м. возвышение над грунтом 8 м. Второй объект «затонувшее судно» с координатами $44^{\circ}36'\text{N } 33^{\circ}25'\text{E}$. Глубина около 50 м. возвышение 8 м. В 2002 г. останки минзага были обнаружены. По описанию аквалангистов «Дооб», лежит с небольшим креном на глубине около 25 м. Центральная часть судна сильно разрушена. Координаты $44^{\circ}36.600'\text{N } 33^{\circ}25.598'\text{E}$.

399. С–32, подводная лодка

Подводная лодка IX–бис серии. Заложена 5.10.1937 г. на заводе № 198 в Николаеве. 27.04.1939 г. спущена на воду. 21.04.1941 г. вошла в состав Черноморского флота. Размеры: $77,7 \times 6,4 \times 4$ м. Водоизмещение: 837/1073 т. Дизели, 4000 л.с. Эл. Моторы – 1100 л.с. Скорость 19,5/9 узл. Дальность — 8200/135 миль. Глубина погружения — 100 м. Вооружение: Торпедные аппараты: 6х 533 мм, 1 орудие 100 мм, 1 орудие 45 мм. Экипаж 45 чел.

Существуют две версии гибели подлодки С–32 (командир капитан 3 ранга С.К. Павленко). По первой, С–32 стала жертвой атаки итальянской сверхмалой подводной лодки СВ–3 (командир капитан–лейтенант Руссо) 26 июня 1942 г. в районе мыса Сарыч (или Ай–Тодор). В некоторых источниках указывается, что СВ–3 безрезультатно атаковала неизвестную подводную лодку не 26, а 15 июня 1942 г. По другой версии, С–32 была потоплена на переходе в осажденный Севастополь в результате налета германской авиации. На борту С–32 в момент её гибели находилось 55 человек.

Координаты гибели, по историческим источникам, $44^{\circ}12'\text{N } 33^{\circ}48'\text{E}$. Глубина около 140 м.

По некоторым данным «С–32» в послевоенное время была обнаружена на грунте.

426. АГ–25, подводная лодка

Была построена в Николаеве в начале 1920–х гг. Входила в состав Морских сил Юга России. С 1934 г. именовалась А–3. Одна из самых успешных подводных лодок Черноморского флота (уничтожила транспорт и две десантные баржи). Потоплена немецкими кораблями в Каркинитском заливе 28 октября 1943 г.

427. АГ–23 , подводная лодка

Построена в Канаде по американской лицензии в 1917 г. и осенью того же года доставлена по частям в Николаев. Размеры: длина 46 м, ширина 4,9 м, осадка 3,8 м. Водоизмещение 355/434 т, Мощность механизмов 480/320 л.с., скорость 13/10 узлов, дальность хода 3000/26 миль. Вооружение — один пулемет (впоследствии — 47-мм орудие), четыре 457-мм торпедных аппарата. Экипаж 24 человека.

Спущена на воду 1 июня 1920 г., вступила в строй 18 сентября 1920 г. Входила в состав Морских сил юга России. С 31 декабря 1922 г. — «Незаможный», затем — «Шахтер», с 15 сентября 1934 г. — А–1. Взорвана экипажем в Севастополе 26 июня 1942 г.

428. Щ–216, подводная лодка

Потоплена 17 февраля 1944 г., в 12 милях на север от м. Тарханкут глубинной бомбой германского охотника за подводными лодками.

Приказом Республиканского комитета автономной Республики Крым по охране культурного наследия от 19.07.2013 г. № 58 объект поставлен на государственный учет.

429. Щ–203, подводная лодка

Серия V–бис проекта Щ — «Щука». Тип средняя ДПЛ. При постройке получила имя «Камбала». Длина наибольшая (по КВЛ) — 58,5 м, ширина корпуса наиб. 6,2 м. Средняя осадка (по КВЛ) 3,9 м. Водоизмещение надводное 592 т, водоизмещение подводное 715 т. Скорость (надводная) 12 узлов, скорость (подводная) 8 узлов. Рабочая глубина погружения 75 м, предельная глубина погружения 90 м. Автономность плавания 20 суток. Вооружение: артиллерия 2 45–мм орудия 21–К, 1000 выстрелов, торпедно-минное вооружение: носовые ТА: 4 × 533 мм,

кормовые ТА: 2 × 533 мм, боекомплект (торпед): 10, ПВО 2 пулемёта. Экипаж 37 человек.

Спущена на воду 29 мая 1934 г. Входила в состав Черноморского флота. Совершила 18 боевых походов. Командир В.И. Немчинов. Побед не имела. Потоплена 26 августа 1943 г. (по другим данным 18 или 29 августа) итальянской малой подводной лодкой.

Обнаружена водолазами в 1949 г. в районе мыса Урет (недалеко от села Морское).

430. А–1, подводная лодка

Типа «А». Затоплена 26 июня 1942 г. у Севастополя.

362. Д–4, подводная лодка

Класса «Декабрист». До 15.09.1934 г. — «Революционер». Водоизмещение (надводное/подводное): 945/1355 т. Длина 76,6 м, ширина 6,4 м, осадка 4,3 м. Скорость хода (надводная/подводная): 12,5/8,22 узлов. Дальность плавания: над водой 4700 миль при 8,9 уз, под водой 135 миль при 2,9 уз. Силовая установка: дизелей 2 × 1100 л.с., электромоторов 2 × 525 л.с. Вооружение: 6 носовых + 2 кормовых 533–мм торпедных аппаратов (14 торпед), 1 100-мм орудие, 1 12,7-мм пулемет ДШК. Глубина погружения: до 90 м. Экипаж: 53 чел.

Подводная лодка Д–4 была заложена 14.04.1927 г. (по другим данным 25.03.1927 г.) на заводе № 198 имени А.Марти (Черноморский судостроительный) в Николаеве, спущена на воду 16.04.1929 г., вступила в строй 30.12.1930 г. и 05.01.1931 г., подняв Военно–морской флаг, вошла в состав МСЧМ.

С 11.01.1935 г. входила в состав ЧФ. 18–21.10.1933 г. нанесла визит в Стамбул (Турция). В период с декабря 1938 г. по 27.09.1941 г. прошла на «Севморзаводе» в Севастополе модернизацию и капитальный ремонт.

Участвовала в Великой Отечественной войне: действия на коммуникациях противника у берегов Румынии, Болгарии и Крыма.

В мае–июне 1942 г. выполняла транспортные задачи по обеспечению осажденного Севастополя. За пять рейсов доставила в город 318,6 тонн груза, из них 123 т боеприпасов, 38 т бензина, 157,6 т продовольствия, эвакуировала на Кавказ 78 человек.

Всего в период ВОВ подводная лодка Д-4 совершила 16 боевых походов и произвела 6 атак с выпуском 19 торпед, потопив 20.03.1943 г. болгарский пароход «Родина» (4158 брт), 10.08.1943 г. транспорт «Voy Federsen» (бывший советский «Харьков», 6689 брт), 20.08.1943 г. болгарский пароход «Варна» (2141 брт) и 23.11.1943 г. транспорт «Santa Fe» (4627 брт).

4 декабря 1943 г. погибла в Калимитском заливе (предположительно потоплена в 7 милях юго-западнее м. Урет (южный мыс Тарханкутского полуострова) противолодочными кораблями «Uj-103» и «Uj-102» после неудачной атаки десантной баржи № 566) и 29.12.1943 г. была исключена из состава ВМФ. Координаты гибели по историческим источникам 46°18'N 33°36'E. Глубина около 50 м.

431. «КАТЦ-152», вспомогательный катер-тральщик

Бывшая рыболовная парусно-моторная шхуна Крымгосрыбтреста. До 4.09.1941 г. «В.Чкалов», с 21.06.1944 г. «ЭМТЦ-152». Построен в 1941 г. Мобилизован 4.09.1941 г., переоборудован в катер-тральщик и включен в состав ЧФ. Водоизмещение 60,1 т. Длина 19,3 м., ширина 5 м, осадка 2 м. ГЭУ 65 л.с. Скорость 5,5/4,5 узла, дальность 1000 миль. Вооружение: 2 × 7,62 мм пулемета, тралы. Экипаж 12 чел.

Участвовал в обороне Севастополя. 8.08.1942 г. исключен из списков ВМФ, но 2.02.1943 г. после капитального ремонта вновь зачислен в состав флота. С 8.02.1943 г. по 30.04.1944 г. входил в состав Азовской флотилии, имел бортовой № 95. С 21.06.1944 г. получил новое название — «ЭМТЦ-152». Подорвался на донной mine 16 августа 1944 г. в Севастополе. Погибли командир (мичман М.В. Шевцов) и восемь членов экипажа.

432. «КАТЦ-153», вспомогательный катер-тральщик

Бывшая рыболовная парусно-моторная шхуна Крымгосрыбтреста «М. Горький» (до 04.09.1941 г.). Водоизмещение 87 т. Мобилизован 4.09.1941 г., переоборудован в катер-тральщик и включен в состав ЧФ. Участвовал в обороне Севастополя, имел бортовой № 93.

Бывшая парусно-моторная шаланда «М. Горький». Потоплен береговой артиллерией и авиацией противника 24 июня 1942 г. в Севастополе.

433. «КАТЦ-158», вспомогательный катер-тральщик

Бывшая рыболовная парусно-моторная шхуна (шаланда) Крымгосрыбтре-

ста «Жданов» (до 04.09.1941 г.). Мобилизован 04.09.1941 г. переоборудован в катер–тральщик и включен в состав ЧФ. Участвовал в обороне Севастополя, имел бортовой № 90. Потоплен авиацией противника 20 июня 1942 г. в Стрелецкой бухте г. Севастополя.

434. «КАТЩ–№ 566», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Крымгосрыбтреста «Киров» (до 27.07.1941 г.). Мобилизован 27.07.1941 г., переоборудован в катер-тральщик и включен в состав ЧФ (с 04.09.1941 г. — № 126, с 26.05.1942 г. — «КАТЩ–566»). Участвовал в обороне Севастополя. Потоплен 30 июня 1942 г. в Камышевой бухте (Севастополь) огнем береговой артиллерии.

435. «КАТЩ–№ 565», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Крымгосрыбтреста «Фрунзе» (до 04.09.1941 г.). Водоизмещение 35 т. Мобилизован 04.09.1941 г., переоборудован в катер–тральщик и включен в состав ЧФ. С 26.05.1942 г. — «КАТЩ–565». Участвовал в обороне Севастополя. Потоплен 30 июня 1942 г. в Камышевой бухте (Севастополь).

436. «Язон», тральщик

Бывший буксирный пароход, построен в Одессе в 1915 г. Размеры: длина 28 м, ширина 5,4 м, осадка 1,7 м. Водоизмещение 100 т, Мощность машины 250 л.с., скорость 8 узлов. Вооружение — одно 47-мм орудие, тралы.

Осенью 1916 г. мобилизован и переоборудован в тральщик Т–258. 1 мая 1918 г. захвачен германскими войсками в Севастополе, с апреля 1919 г. — в составе Морских сил Юга России с возвращением прежнего имени (числились в резерве). 15 ноября 1920 г. захвачен советскими войсками в Севастополе, и в декабре зачислен в состав Морских сил Черного моря. 18 июля 1924 г. подорвался на mine, но был отбуксирован в базу и отремонтирован. В декабре 1928 г. разоружен и передан гражданскому флоту. Взорван экипажем в Севастополе 1 июля 1942 г.

369. Т–405 «Взрыватель», тральщик

Типа «Фугас», проект 3. Заложен 11.08.1936 г. (по другим данным

21.07.1936 г.) на Морском заводе в г. Севастополь (зав. № 175.). Спущен 27.04.1937 г., вступил в строй 27.04.1938 г. и вошел в состав ЧФ. Длина: 62 м, ширина: 7,62 м, осадка: 2,37 м. Водоизмещение: стандартное — 447 т, полное — 490 т. Мощность дизелей: 2 по 1400 л.с. Скорость: 18 узлов. Вооружение: 1 100–мм орудие в установке Б–24–БМ, 1 45–мм орудие в установке 21–К, 1 20–мм «Рейнметалл», 2 2 × 12.7мм Кольт, 2 12.7 мм ДШК, 28 мина образца 1926 г., 2 трала. Экипаж: 52 чел.

4 января 1942 г. в 23 ч. 30 м. отряд кораблей в составе базового тральщика Т–405 «Взрыватель» (командир капитан–лейтенант В.Г. Трясцин), 7 сторожевых катеров и морского буксира СП–14 вышел из Стрелецкой бухты Севастополя имея задачу высадки передового десантного отряда в Евпатории. 5 января в 02 ч. 41 м. корабли подошли к точке тактического развертывания и по сигналу с флагмана направились к заранее установленным точкам высадки. В период с 3 до 6 часов была произведена высадка десанта в составе усиленного батальона морской пехоты (577 человек, 3 танкетки и 3 противотанковых орудия). Высадка в целом прошла успешно и десант, поддержанный огнем корабельной артиллерии, продвинулся вглубь города. Между тем противник сосредоточил артиллерийско-минометный огонь по району порта. «Взрыватель» получил ряд повреждений и был вынужден отойти на внешний рейд, где начал маневрировать, продолжая огневую поддержку десанта. Сторожевые катера неоднократно подходили к берегу и забирали раненых. На рассвете 5 января начались атаки авиации, продолжавшиеся в течение всего дня. Связь сторожевых катеров с флагманом и десантом на берегу прервалась. Днем катерам удалось связаться по радио, с Севастополем и им был передан приказ, возвращаться в базу. Во второй половине дня погода резко ухудшилась. К вечеру в районе Евпатории остался один «Взрыватель». К этому времени корабль получил серьезные повреждения корпуса и большие потери в личном составе. Во время очередной атаки авиации вблизи корабля разорвались две бомбы. От удара разошлись листы наружной обшивки. Началось поступление воды в машинное отделение и кормовые помещения. Погнулись гребные валы. Вышли из строя и остановились дизели. Было сорвано с креплений и выброшено за борт 45–мм орудие. Вышло из строя рулевое управление и неуправляемый корабль понесло на мель. Были отданы якоря, но из-за песчаного грунта они не смогли

удержали корабль. Около 21 часа накатом волны тральщик был выброшен на берег занятый противником в районе Соляных промыслов. В 21 ч. 15 мин. сторожевой катер № 0102 принял с тральщика донесение для штаба флота: «Нахожусь на мели». Авиация противника продолжала атаки неподвижного «Взрывателя». Вышло из строя еще одно зенитное орудие. Разрушены мостик и мачты. В ночь на 6 января с тральщика была передана последняя радиogramма: «Кораблю сняться нельзя. Спасите команду и корабль, с рассветом будет поздно». На помощь тральщику по приказу командующего флотом два раза высылались торпедные катера с боезапасом, но подойти к берегу из-за противодействия противника они не смогли, катера № 91 и № 111 погибли, а № 101 и № 121 возвратились в базу.

Командование корабля, собрало оставшихся в живых и приказало уничтожить, секретные документы, а также занять оборону на корабле, и на берегу вокруг него. Вскоре танки противника подошли к урезу воды и начали в упор расстреливать корабль. Около 14 ч. 00 м. «Взрыватель» расстрелял весь боезапас 100-мм орудия, и оно вышло из строя. Оставшиеся в живых предприняли попытку прорыва по суше, но она не удалась из-за интенсивного обстрела противника, и личный состав продолжал вести бой с борта корабля.

По информации, полученной от А. В. Ёлкина, останки судна до сих пор находятся на месте гибели. Координаты с ошибкой около 300 метров 45°10.528'N 33°26.923'E.

395. Т-413, тральщик

Заложен 29.10.1939 г. по проекту 58. Спущен на воду в 1940 г. Вступил в строй в апреле 1941 г. Водоизмещение: 476 т. Скорость: 18 узлов. Вооружение: 1 100-мм и 1 45-мм орудие, тралы. Экипаж: 53 человека.

13 июня 1942 г. в 11 ч. 45 м. в районе мыса Фиолент 15 бомбардировщиков противника атаковали тральщик Т-413 и сторожевой катер № 092. На корабли было сброшено около 80 бомб. От трех прямых попаданий (в кубрик № 2, носовое машинное отделение и кают-компанию) и взрывов большого числа бомб в непосредственной близости от корабля тральщик получил многочисленные пробоины. Постепенно заполняясь водой, Т-413 начал медленно

крениться, лег на правый борт, затем резко перевернулся вверх килем и в 11 ч. 55 м. скрылся под водой на расстоянии 15 кабельтовых от мыса Фиолент по пеленгу 310°.

Согласно данным гидролокации этого района, на расстоянии 11–14 кабельтовых от мыса Фиолент, по пеленгу 311° находятся два подводных препятствия с координатами 44°30'5''N 33°28'3''E и 44°30'4''N 33°28'2''E. Глубины 50 и 27 метров, возвышение над грунтом 8 и 3 м соответственно.

400. Т–484, тральщик

Бывший буксирный пароход Черноморского пароходства. До 29.01.1940 г. и с 5.10.1940 по 29.06.1941 гг. носил название «Хёнкин». Построен в 1935 г. С 29.10.1939 г. по 05.10.1940 г. призывался для прохождения тральной подготовки. Мобилизован 22.06.1941 г., переоборудован в тральщик, и 02.07.1941 г. зачислен в состав Черноморского флота. Носил бортовой № 41. Водоизмещение: 200 т. Вооружение: 1 45–мм орудие, 1 7,62–мм пулемет. Участвовал в обороне Одессы.

7 (по другим данным — 11) ноября 1941 г. тральщик следовал из Тендры в Севастополь, имея на буксире баржу с 12 автомашинами и шхуну с грузом Тендровского боевого участка. В 12 ч. 00 м. в районе селения Симеиз у тральщика кончился запас моторного масла, и он потерял ход и управление. Сильным накатом волны был разорван буксирный трос. В 16 ч. 00 м. тральщик был выброшен на берег у мыса Сарыч в районе селения Форос. Личный состав тральщика и 110 человек личного состава Тендровского боевого участка высадились на берег и пешим порядком прибыли в селение Байдары. Тральщик перед этим был подожжен. По данным А.В. Ёлкина, автора справочника «Черноморские катастрофы» западнее Фороса, у уреза воды, есть останки советского тральщика, которые могут принадлежать Т-484.

408. Т–504, тральщик

Тип «Пионер». Бывший грузовой теплоход Азовского пароходства «Работник» (до 29.06.1941 г.). Заложен осенью 1927 г. (Севморзавод), спущен на воду в 1929 г., вступил в строй 29.06.1930 г. Мобилизован 28.06.1941 г., переоборудо-

ван в тральщик и 17.07.1941 г. зачислен в состав Черноморского флота (бортовой № 34). Длина: 73,8 м., ширина: 10,4 м., осадка: 3,2 м. Водоизмещение: 2010 т. Мощность дизелей: 2 по 375 л.с. Скорость: полная – 9,5 уз., Вооружение: 2 76,2–мм и 1 45–мм орудия, 2 7,62–мм пулемета, тралы Шульца и змейковый, 120 мин. Экипаж: 52 чел.

Погиб 2 ноября 1941 г. (по другим данным, 5) у мыса Айтодор. Во время перехода из Балаклавы в Туапсе с грузом мастерской Охраны водного района Главной базы и 80 членами семей комсостава. Затонул на расстоянии 6 миль по пеленгу 168° от Айтодорского маяка в точке 44°23'2"N 34°15'2"E. Часть людей удалось спасти. Глубина на месте гибели тральщика около 150 м.

395. № 092, сторожевой катер

Сторожевой катер № 092 — типа МО–IV, бывший пограничный сторожевой катер, вступил в строй в 1939 г., с 22.06.1941 г. в оперативном, а с 19.07.1941 г. и в организационном подчинении Черноморского флота, до 04.09.1941 г. — ПК–136. Водоизмещение: 56,5 т. Скорость: 25,5 уз. Вооружение: 2 45–мм орудия, 2 пулемета, 2 бомбосбрасывателя. Экипаж: 21 человек.

13 июня 1942 г. в 11 ч. 45 м. в районе мыса Фиолент 15 бомбардировщиков противника атаковали тральщик Т-413 и сторожевой катер № 092. От полученных пробоин катер затонул.

Согласно данным гидролокации этого района, на расстоянии 11–14 кабельтовых от мыса Фиолент, по пеленгу 311° находятся два подводных препятствия с координатами 44°30'5"N 33°28'3"E и 44°30'4"N 33°28'2"E. Глубины 50 и 27 метров, возвышение над грунтом 8 и 3 метра соответственно. Возможно, что данные препятствия являются тральщиком Т-413 и сторожевым катером № 092.

437. СКА–0155, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Потоплен 21 июня 1942 г. в Севастополе, немецкой авиацией.

438. СКА–011, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Потоплен 15 ноября 1941 г. в Севастополе, немецкой авиацией.

439. СКА–021, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Потоплен 2 июля 1942 г. в 50 милях юго–западнее Ялты.

440. СКА–045, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Потоплен 31 октября 1941 г. авиацией противника у Ак–Мечети (пос. Черноморское, п–ов Тарханкут).

441. СКА–061, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Потоплен 27 июня 1942 г. в Карантинной бухте (Севастополе), немецкой авиацией.

442. СКА–092, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Потоплен немецкой авиацией 13 июня 1942 г. у м. Фиолент.

443. СКА–0124, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Потоплен артиллерийским огнем немецкого тральщика 2 июля 1942 г. в Севастополе.

444. СКА–0125, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Потоплен 21 июня 1942 г. в Стрелецкой бухте (Севастополь), немецкой авиацией.

445. СКА–0121, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Потоплен 25 марта 1942 г. в Стрелецкой бухте (Севастополь), береговой артиллерией.

446. СКА–0113, малый охотник за подводными лодками

Потоплен 16 ноября 1941 г. в Севастополе, немецкой авиацией.

447. СКА–0153, малый охотник за подводными лодками

Потоплен 16 ноября 1941 г. в Севастополе, немецкой авиацией.

448. № 12, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен весной 1936 г., спущен летом 1936 г., вступил в строй в конце 1936 г. и 13.01.1937 г. вошел в состав ЧФ. Прошел капитальный ремонт в 1938 г.

Подорвался на mine 3 июля 1941 г. в районе Балаклавы.

405. № 21, торпедный катер

Типа «Г–5». Вступил в строй в 1936 г. До 1940 г. — № 181.

17 ноября 1941 г. столкнулся с торпедным катером № 12 (по другим данным № 111) в районе Ялты, во время перехода из Севастополя в Геленджик. Затонул в точке с координатами 44°10'N 34°02'E. Глубина около 500 м.

449. № 61, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен весной 1935 г., спущен на воду осенью 1935 г., вступил в строй в конце 1935 г. и вошел в состав ЧФ. Прошел капитальный ремонт в 1939 г. До 13.11.1940 г. № 121.

Затонул 15 июня 1942 г. в результате столкновения со сторожевым катером «СКА–0133» в районе Севастополя.

450. № 73, торпедный катер

Типа «Ш–4». Затоплен в море 22 июня 1942 г. восточной Севастополя.

451. № 91, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен весной 1935 г., спущен осенью 1935 г., вступил в строй в начале 1936 г. и 15.02.1936 г. вошел в состав ЧФ. До 13.11.1940 г. № 141. Прошел капитальный ремонт в 1940 г.

Потоплен немецкой авиацией 5 (по другим данным 8) января 1942 г. в районе Качи, на переходе Севастополь — Евпатория

452. № 111, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен весной 1935 г., спущен осенью 1935 г., вступил в строй в конце 1935 г. и 15.12.1936 г. вошел в состав ЧФ. До 13.11.1940 г. № 171. Прошел капитальный ремонт в 1940 г.

По одной версии 7 января 1942 г. поврежден авиацией противника и выбросился на берег в р-не Евпатории, по другой версии 5 января 1942 г. выброшен на берег штормом и разбит.

453. «ТК–332», торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен весной 1936 г., спущен в конце 1936 г., вступил в строй в конце 1936 г. и в феврале 1937 г. вошел в состав ЧФ. До 23.02.1944 г.

№ 102. Прошел капитальный ремонт в 1938 г. Участвовал в Новороссийской 9 — 16.09.1943 г. десантной и Крымской 8.04 — 12.05.1944 г. наступательной операциях. Совместно с катерами «ТК–343» и «ТК–344» 27.04.1944 г. тяжело повредил германский противолодочный корабль «UJ–104» («КТ 17», не восстановлен). При атаке погиб от артиллерийского огня кораблей противника в районе Севастополя в точке с координатами 44°43′ N 33°19′E.

454. «ТК–362», торпедный катер

Типа «Г–5». Потоплен артиллерийским огнем немецких катеров 7 марта 1944 г. в районе Ак–Мечети (пос. Черноморское).

402. «Бостон–А20», самолет

Двухмоторный фронтовой бомбардировщик американского производства Douglas «Boston» А–20 серии Boston III («Навс» — «Разрушитель»). Входил в состав 2–й авиаэскадрильи 13–го гвардейского Краснознаменного авиаполка. Был сбит зенитной артиллерией 11 мая 1944 г. (?). Спаслось 2 члена экипажа. От самолета практически ничего не осталось (фрагмент крыла, двигатель). Один звездообразный двигатель был поднят. Также был поднят пулемет импортного производства.

Координаты 44°24.398′N 34°02.246′E. Глубина около 8 м.

Вероятно, это тот же самолет, который был обнаружен в 1971 г. аквалангистами Московского городского клуба ДОСААФ «Дельфин», работавшими по составлению геолого–литологической карты дня между поселками Алушкой и Семизом. Останки самолета залегали на расстоянии 200 м от берега на глубине 20–25 м (?).

Н. Серпкина в статье, опубликованной в журнале «Спортсмен–подводник», так описывает место находки:

«..Плывем дальше, на пути попадают гильзы, части пулемета, изогнутые трубки.... В сумраке глубин вырисовывался силуэт... авиационного двигателя с трехлопастным винтом, обросший водорослями... На расстоянии нескольких метров от него находился второй двигатель. Между ними покоилось крыло и куски от изуродованного фюзеляжа. Всюду разбросаны всевозможные части самолета».

На поверхность были подняты радиостанция, часть пулемета и бирка от двигателя.

Позже удалось установить, что найденные остатки принадлежали советскому самолету А-20-Ж № 30261 2-й авиаэскадрильи 13-го гвардейского Краснознаменного авиаполка. 11 мая 1944 г. экипаж самолета под командованием младшего лейтенанта В.А. Степанова вылетел на доразведку кораблей противника в море (30 миль западнее Севастополя) и с боевого задания не вернулся. За мужество, отвагу, проявленные при выполнении боевого задания, все члены экипажа были награждены орденом Красного Знамени посмертно.

384. И-16, самолет

Был сбит и затонул в районе мыса Херсонес в 1944 г. на глубине 11–12 м. Размеры объекта около 4 м. По информации дайв-клуба водолазной компании «Sea-Lion» хорошо сохранился двигатель, двуллопастный пропеллер, каркас от плоскостей, фюзеляж, рама с приборной доской, магазины с патронами. Координаты 44°35.284'N 33°22.866'E. Глубина около 12 м.

455. Ил-4, самолет

Найден в 1979 г. аквалангистами подводного клуба «Садко» (г. Николаев) в севастопольской Казачьей бухте. На период обнаружения самолет имел два двигателя воздушного охлаждения, два пулемета типа ШКАС и один УБТ. На поверхность были подняты: пистолет ТТ, остатки ордена Отечественной войны I степени (№ 21870), отдельные приборы, детали самолета и вооружение. В результате дальнейших историко-архивных исследований было установлено, что самолет (командир лейтенант М.В. Голубев) входил в состав 24-го гвардейского авиационного полка 50-й авиадивизии 6-го корпуса авиации дальнего действия и погиб 8 мая 1944 г.

456. Д-4, катер

Принадлежал гидрографической службе, использовался для встречи кораблей и судов, проводки их в Севастополь, ограждения фарватеров и засечки мин противника. Погиб 18.06.1942 г. в Камышовой бухте Севастополя в результате авиационного удара.

380. Не идентифицированный катер

Номер и дата гибели неизвестно. Предположительно, погиб при обороне Севастополя в годы Великой Отечественной войны. Корпус катера сильно разрушен и заилен. Вокруг разбросаны боеприпасы. Координаты 44°35.390'N 33°24.460'E. Глубина около 18 м.

381. Не идентифицированный катер

Номер и дата гибели неизвестно. Длина около 15 м. Корпус сильно разрушен. Предположительно, погиб при обороне Севастополя в годы Великой Отечественной войны. Координаты 44°35.097'N 33°24.492'E. Глубина 14 м.

382. СП–12, морской буксир

Водоизмещение стандартное 550 т., длина 39 м, ширина 8,7 м., осадка 3,6 м. Мощность паровой машины 800 л.с., скорость 12 узлов.

22 июня 1941 г. подорвался на неконтактной mine в районе Карантинной бухты и затонул. Погибло 26 человек. В 1955 г. останки буксира обследовали военные водолазы. В акте отмечено, что носовая и кормовая части лежат без крена, погрузившись в илистый грунт. Металлический набор надстройки видимых повреждений не имеет. Деревянные части изъедены, фок-мачта отсутствует, а грот-мачта сломана у основания. Дымовая труба лежит на грунте по левому борту. В акте обследования объекта в 1985 г. отмечается, что кормовая часть корпуса не обнаружена — занесена илом. Носовая часть и надстройка практически полностью изъедены ржавчиной. Возможные координаты с ошибкой до 200 м. 44°37.220'N 33°30.280'E (по другим данным 44°37'18"N 33°30'02"E. Глубина 21 м.

1078. Не идентифицированное судно

Предположительно баржа. Принадлежность неизвестна. По данным дайв-центра «Фрегат–Крым» объект лежит в точке с координатами 44°24.453'N 33°37.306'E. Глубина 80 м.

ИНОСТРАННЫЕ СУДА И САМОЛЕТЫ

367. «Birgit» («Биргит»), транспорт

Принадлежал Германии. Бывший датский пароход. Спущен на воду в

1924 г. Вместимость 1971 брт. После оккупации Дании остался под французским контролем под названием «St. Etienne». 25.11.1942 г. захвачен немецкими войсками при оккупации южной Франции.

12 июня 1943 г. конвой в составе транспортных судов «Birgit» и «Helvetia» шел в охранении румынских канонерских лодок «Stihi» и «Gigulescu», а также быстроходных десантных барж F-301, F-302, F-492, F-493. Около 12 ч. 00 м. конвой был атакован 5 советскими самолетами–торпедоносцами ДБ-3. В результате атаки в 12 ч.10 м. потоплен транспорт «Birgit». По данным источников, точка гибели $45^{\circ}05'N$ $33^{\circ}16'E$. При гидрографическом обследовании этого района по этим координатам объект не обнаружен. На расстоянии 2,5 км от указанной точки на глубине 21 м. находится объект, по размерам схожий с «Birgit», но известно, что это немецкий транспорт «Santa Fe». На удалении 8 и 10 км., от «Santa Fe», зафиксировано еще два подводных препятствия по размерам похожие на крупное судно. Возможно, одно из них и является транспортом «Birgit».

Координаты подводных препятствий: $45^{\circ}04.886'N$ $33^{\circ}09.819'E$ и $45^{\circ}03.295'N$ $33^{\circ}08.772'E$. Глубина 65 и 75 м соответственно.

368. «Boy Federsen» («Бой Федерсен»), транспорт

Принадлежал Германии. Грузо–пассажирский пароход типа «Rheinland». Бывший советский пароход «Харьков» Черноморского государственного морского пароходства. Построен в 1914 г. («Bremer Vulkan», Бремен, Фегезак, Германия). В разные годы носил название: до 1919 г. и с 1924 до 1932 г. «Anhalt», до 1932 г. «Aya Mendi», с 1942 г. «Boy Feddersen». Размерения: 146.68 (по перпендикулярам 143.9) × 18.04 × 8.18 м. ГЭУ котломашинная, 736 н.л.с. Скорость 12 узлов. Полная вместимость 6689 брт.

В 1919 г. по репарациям передан Великобритании, в 1921 г. продан испанскому судовладельцу, а в 1924 г. продан германской судоходной компании. В 1932 г. приобретен Совторгфлотом и вошел в состав судов Черноморской главной конторы Совторгфлота. 8.03.1933 г. сел на камни на подходе к Босфору и переломился на две части. Обе части сняты спасателями ЭПРОН и отбуксированы в Севастополь. Отремонтирован на Севморзаводе и в 1934 г. вошел в состав Черноморского государственного морского пароходства. В 1937 г. принимал участие в переводе цельносварного дока грузоподъемностью 5000 т, построенного в Нико-

лаеве, на Дальний Восток. На 22.06.1941 г. находился в ремонте в Николаеве. С 27.07.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта. 14.08.1941 г. взорван в Николаеве из-за невозможности вывода. Поднят германскими спасателями, восстановлен и в 1942 г. вошел в состав германского флота.

10 августа 1943 г. транспортные суда «Boy Federsen» и «Варна» следовали в конвое в охранении румынских эсминцев «Regina Maria» и «Maresti», минзага «Admiral Murgescu», канонерской лодки «Dumitrescu» и нескольких мелких военных судов. Около 19 ч. конвой был атакован 5 советскими самолетами ДБ-3. «Boy Federsen» получил попадание одной торпедой в корму с левого борта. В 19 ч. 24 м. последовало еще одно попадание торпедой в центральную часть правого борта. В 19 ч. 30 м. транспорт получил дополнительное повреждение от близких разрывов авиабомб, а в 19 ч. 35 м. — еще одно попадание торпедой (возможно, с подводной лодки Д-4). 11.08.1943 г. при буксировке «Boy Federsen» в 23 ч. 12 м. затонул.

По данным источников, точка гибели $44^{\circ}58'N$ $33^{\circ}05'E$, глубина 91 м. Согласно данным гидролокации, затопленного объекта такого размера в этом районе не обнаружено. В 10 км от данных координат находится подводное препятствие, по размерам похожее на транспорт «Boy Federsen». По информации, полученной от А. Ёлкина, координаты препятствия $45^{\circ}03.295'N$ $33^{\circ}08.772'E$. Глубина 75 м. Возвышение над грунтом 13 м.

363. «Варна», транспорт

Принадлежал Болгарии. Спущен на воду в 1937 г. Длина — более 100 м., ширина — 12 м. Вместимость: 2143 брт. В годы Великой Отечественной войны было реквизировано немцами для перевозки военных грузов.

20 августа 1943 г. конвой «Hermelin» в составе транспорта «Варна» в охранении румынских эсминца «Maresti» и минного заградителя «Amiral Murdescu», немецких тральщиков R-203, R-204 и R-206, охотника за подводными лодками Uj 2301 и БДБ F-301 и F-304, следовал в районе мыса Тарханкут. На борту транспорта был груз боеприпасов и пустых деревянных бочек для вина (с клеймами различных городов Германии), вероятно для вывоза вин и коньков из массандровских подвалов. В 08 ч. 47 м. советская подводная лодка Д-4 под командованием капитан-лейтенанта И.Я. Трофимова двумя торпедами атаковала конвой в районе Донузлава. После попадания торпеды в транспорт «Варна» произошел взрыв на-

ходящихся на нем боеприпасов, судно переломилось и пошло ко дну в 15 км на юго–запад от о. Донузлав. Погибло 3 чел. Согласно данным источников, точка гибели $45^{\circ}12'N$ $32^{\circ}56'E$. По этим координатам объекта на грунте нет. На расстоянии 3,5 км от данных координат на грунте находится объект, по размерам похожий на транспорт «Варна». Аквалангисты севастопольского дайв–центра «Фрегат», обследовавшие объект, описывают его как крупное по черноморским меркам транспортное судно. Корпус и надстройка достаточно хорошо сохранились. Самой высокой точкой является мачта, возвышающаяся на 15–17 м. над палубой. От мачты идут вантовые растяжки. В одном из трюмов виден груз досок. На носу установлено двуствольное зенитное орудие. Основные разрушения расположены в кормовой части, которая оторвана и находится на небольшом расстоянии от остального корпуса.

Глубина 50–56 м. Возвышение над грунтом 10–15 м.

Объект занесен в реестр недвижимых памятников (охранный № 4856–AP).

410. «Baikal» («Байкал»), буксир.

Принадлежал Германии.

Буксир «Baikal» был поврежден советской авиацией в Ялте и 20 октября 1943 г. при буксировке на место ремонта затонул. По сведениям источников, координаты гибели $44^{\circ}28'9''N$ $34^{\circ}09'73''E$. Есть информация, что в районе данных координат лежат остатки судна. Возможно, они принадлежат буксиру «Baikal».

В районе ялтинского порта на грунте находятся останки небольшого судна. По версии местного дайв-центра судно затонуло в результате 9–ти бального шторма в 1969 г. Хорошо сохранившийся корпус лежит на песчаном дне, один трюм занесен песком, второй засыпан песком наполовину.

Ходовая рубка со штурвалом в хорошем состоянии. С больше степенью вероятности можно сказать, что данный объект является буксиром «Baikal». Примерные координаты $44^{\circ}29.585'N$ $34^{\circ}10.416'E$. Глубина около 10 м.

365. «Santa–Fe» («Санта–Фе»), транспорт

Принадлежал Германии. Спущен на воду в 1921 г. 3.10.1939 г. при переходе Южная Америка — Германия захвачен французскими военными кораблями,

до ноября 1942 г. плавал под французским флагом с названием «St. Andre». При оккупации Южной Франции германскими войсками вновь перешел под немецкий контроль с возвращением прежнего названия. В 1943 г. перешел на Черное море. Длина: 126,3 м., ширина: 15,4 м., осадка: 8,2 м. Вместимость: 4627 брт. Мощность машин: 2850 л.с. Скорость: 12 уз. Пассажирских мест: 45.

23 ноября 1943 года конвой «Wotan» в составе транспорта «Santa Fe» в охранении эсминца «Marasti», судна-ловушки «Lola», а также минзага «Admiral Murgescu» и немецких тральщиков R-165, R-197 и R-209 следовал из Констанцы в Севастополь. На борту «Santa Fe» находилось 12 штурмовых орудий StuG III, 2 «Ягдпанцера» и 1278 тонн разнообразных военных грузов (боеприпасы, авиабомбы, бензин в бочках и др.). В 05 ч. 47 м. в районе носового трюма произошел взрыв. Начался пожар. В 06 ч. 36 м. последовал внутренний взрыв. Судно переломилось на две части и в течение нескольких минут затонуло на траверсе порта г. Евпатория в Каламитском заливе. Погибло 28 человек. Пропало без вести 16 чел.

Сейчас это популярное место для погружений аквалангистов. Несколько штурмовых орудий поднял местный клуб. Корпус судна основательно разрушен, повсюду торчат фрагменты шпангоутов, куски обшивки. Оторванная корма находится чуть поодаль. Глубина 21 м., возвышение над грунтом 10 м.

Объект занесен в реестр недвижимых памятников (охранный № 4743-AP).

364. «Wolga–Don» («Волга–Дон»), транспортное судно

Принадлежал Германии. Бывшая советская канонерская лодка «Красная Молдавия». Была заложена в 1917 г. на заводе «Руссуд» в г. Николаеве как многоцелевое (тральщик, десантное судно) для Российского Императорского флота, под названием «Эльпидифор № 423». Было достроено как сухогруз в 1929 г. на заводе им. А. Марти в Одессе. Вошло в состав судов Совторгфлота, затем — Азовского государственного морского пароходства. Длина — 70,21 м., ширина — 10,37 м., осадка — 3,26 м. Водоизмещение 956 брутто-тонн. С 27.07.1941 г. судно числилось в составе Черноморского флота в качестве транспорта. 8.10.1941 г. транспорт, при оставлении советскими войсками Мариуполя, из-за невозможности вывода был взорван экипажем в порту. Был восстановлен немцами и введен в строй в 1943 г. под наименованием «Wolga-Don».

25 ноября 1943 г. конвой в составе транспорта «Wolga–Don», в охране румынских канонерских лодок «Stihi» и «Dumitrescu», а также тральщика R-205 и охотников за ПЛ Uj-2301 и Uj-2309 следовал в Севастополь. На борту «Wolga–Don» находилось 325 тонн груза для авиации и аэродромных частей «люфтваффе». В 19 ч.07 м. советская подводная лодка Л–6, поразила одной торпедой транспорт. Погибло 5 чел. Экипаж снят кораблями охранения, но судно осталось на плаву. Был заведен буксир с канонерской лодки «Dumitrescu», но усиливающее волнение и ветер не дали до конца осуществить буксировку. Не дойдя до берега около 3 миль, «Wolga–Don» затонул на траверсе с. Штормовое, между озером Донузлав и Евпаторийским мысом в 5 км от берега.

По архивным данным точка гибели 45°10'N 33°06' E. Согласно сведениям гидролокации, по этим координатам объекта нет. По описанию аквалангистов севастопольского дайв-центра «Фрегат», транспорт «Wolga–Don» находится в районе Витино–Поповка (между Донузлавом и Евпаторийским мысом) на удалении 2,9 мили от берега. У транспорта видно сильные повреждения кормовой части, вероятно от попадания торпеды с советской ПЛ Л–6.

Корпус замыт по ватерлинию, поперек него лежат две мачты. Достаточно хорошо сохранилась надстройка. В трюмах сохранился груз, состоящий из ящиков и небольших авиационных бомб, мотоциклов, а также небольшой автомобиль типа «Джип» и несколько 88-мм зенитных орудий. Вдоль бортов лежат упавшие мачты корабля, от кормы справа по борту в 5–7 м — дымовая труба. Вблизи корабля, в районе кормы, на расстоянии до 10 м. от него разбросаны отдельные предметы и железные балки.

Глубина 25–31 м. Возвышение над грунтом около 5 м.

Объект занесен в реестр недвижимых памятников (охранный № 4855–AP).

371. «Charlotte» («Шарлота»), транспорт

Принадлежал Германии. Спущен на воду в 1930 г. Бывший французский пароход «Catherine Schiaffino», захваченный немцами 7.12.1942 года в Южной Франции. Вместимость: 1591 брт.

7 марта 1944 г. конвой в составе транспортов «Charlotte» и КТ–25, в охране немецких тральщиков R–203, R–204, а также охотника за подводными лодка-

ми Uj–105 следовал из Севастополя. В 4 ч. 40 м. транспорт «Charlotte» подорвался на mine и через несколько минут затонул в 4 милях западнее мыса Лукул. Погиб 1 человек. На борту транспорта был груз вермахта (1927 тонн).

Согласно данным источников, точка гибели $44^{\circ}55'N$ $33^{\circ}38'E$, что не соответствует действительности. На расстоянии 3,3–4 мили юго–западной мыса Лукулл на грунте находятся два объекта, по размерам похожие на транспорт «Charlotte». Координаты объекта № 1 $44^{\circ}48.337'N$ $33^{\circ}29.528'E$, глубина около 35 м. Возвышение над грунтом 6 м. Объект № 2 — $44^{\circ}47.579'N$ $33^{\circ}29.229'E$, глубина около 38 м, возвышение не отмечено.

360. «Larissa» («Лариса»), транспорт

Принадлежал Германии. Бывший немецкий грузовой пароход «Oderland» или югославский «Avola». Спущен на воду в 1922 г. Вместимость: 1819 брт.

19 марта 1944 г. транспорт «Larissa» подвергся атаке советской авиации в составе 9 Бостон–А20, 18 Пе–2, 35 Ил–2. После полученных повреждений авиаторпедой и бомбами судно затонуло.

Согласно данным источников, точка гибели $45^{\circ}28'N$ $32^{\circ}26'E$. По данным координатам объекта гидролокация не обнаружила. На расстоянии 400 м. по пеленгу 277° на грунте находится затопленный объект, по размерам похожий на транспорт «Larissa». Координаты — $45^{\circ}36.865'N$ $32^{\circ}44.984'E$. Глубина около 25 м. Возвышение над грунтом 4–5 м. По некоторым сверенным координатам судно обнаружено не было.

378. «Ossag» («Оссаг»), танкер

Принадлежал ВМС Германии. Спущен на воду в 1922 г. Вместимость: 2795 брт.

22–23 апреля 1944 г. конвой в составе двух транспортов типа КТ и танкера «Ossag», следовавшего с грузом боеприпасов и 270 тоннами бензина, шел в Севастополь в охранении эсминца «Regele Ferdinand», немецких тральщиков R–37, R–205, R–206, R–207, а также охотника за подводными лодками Uj–103. В течение двух дней конвой нещадно атаковала советская авиация, которой удалось тяжело повредить танкер. 23 апреля 1944 г. в 15 ч. 02 м. «Ossag» подвергся торпедной атаке со стороны советской гвардейской под-

водной лодки М-35 (командир гвардии капитан-лейтенант В.М. Прокофьев). После попадания торпеды танкер затонул.

Согласно данным источников, координаты гибели судна 44°22'N 32°43'E, по другой версии 44°02'N 32°59'5»E. Глубина в этих точках около 1000 м.

374. «Танса» («Танка»), лихтер

Принадлежал Германии. Водоизмещение 1194 т.

23 апреля 1944 г. лихтер «Танса» был потоплен в результате авиаудара, нанесенного советскими бомбардировщиками. Согласно данным источников, координаты гибели 44°30'N 31°54'E. Глубина на месте затопления судна около 1200 м. По другим данным судно потоплено в районе Балаклавы.

379. «Leo» («Лео»), лихтер

Принадлежал Германии. Вместимость: 409 брт.

25 апреля 1944 г. конвой «Zentra-3» в составе БДБ F-333, F-567 и буксира «Kreuzenstein» с лихтером «Leo», в охране охотников за подводными лодками Uj-2304, Uj-2306 и Uj-2308 шедший из Севастополя в Сулину, был атакован советскими бомбардировщиками. После полученных повреждений лихтер «Leo» затонул. Погибло около 500 солдат «остбатальонов».

Согласно данным источников, координаты гибели 43°55'N 32°07'E. Глубина на месте затопления судна около 1700 м.

372. «Junak» («Юнак»), грузовой пароход

Принадлежал Германии. Бывший югославский пароход, спущен на воду в 1933 г. Вместимость: 444 брт.

3 мая 1944 г. конвой, в составе которого находился пароход «Junak», подвергся налету советской авиации. От полученных повреждений судно затонуло. Погибло 11 человек.

Согласно данным источников, место гибели парохода находится в 38 милях северо-западнее Севастополя. Глубина около 130 м.

389. «Totila» («Тотила»), транспорт

Принадлежал Германии. Бывший венгерский теплоход «Magyar Vitez». Был

заказан в Венгрии Советским Союзом. Спущен на воду в 1942 г. После организованного немцами в Венгрии в марте 1944 г. военного переворота теплоход был конфискован и вошел в состав германского транспортного флота на Черном море. Вместимость: 2773 брт.

10 мая 1944 г. транспорт «Totila» подошел в район юго-западнее мыса Херсонес, для того чтобы снять с берега остатки отступающей германской армии. Утром транспорт подвергся атаке со стороны советской авиации. «Totila», приняв на борт большое количество эвакуируемых, пыталась уйти. Получив попадание трех 100-килограммовых бомб, судно начало тонуть. Согласно различным источникам, на транспорте погибло от 200 до 3900 немецких военнослужащих.

По архивным данным, место гибели транспорта находится в 50 км от мыса Херсонес (координаты: 44°18'N 32°54'E), что противоречит описанию боя советскими летчиками. По их утверждению, судно пошло ко дну на расстоянии от 2 до 7 миль от берега.

Согласно данным гидролокации, на расстоянии 4–4,5 миль юго-западной мыса Херсонес находятся два затопленных объекта, по размерам схожие с транспортом «Totila». По некоторым сведениям место гибели транспорта «Тотила» было обнаружено аквалангистами. Судно лежит практически на ровном киле, с небольшим креном на правый борт, курсом 210–220°. Разрушения небольшие, корма заилена. Координаты 44°30.625'N 33°21.192'E. Глубина 96 м. Возвышение над грунтом 14 м.

По сообщению СМИ, в мае 2013 г. судно было обследовано экспедицией, работавшей на исследовательском судне «Николаев» Черноморского флота ВМФ России под эгидой «Русского географического общества».

373. «Teja» («Тейя»), транспорт

Бывший венгерский теплоход «Magyar Tengeresz». Был заказан в Венгрии Советским Союзом еще до войны. Спущен на воду в 1942 г. В связи с организованным немцами в Венгрии в марте 1944 г. военным переворотом, теплоход был конфискован и вошел в состав германского транспортного флота на Черном море. Вместимость: 2773 брт.

10 мая 1944 г. транспорт «Teja» после погрузки остатков отступающей германской армии направился по направлению к берегам Румынии. Уже находясь в

достаточном удалении от Севастополя, транспорт подвергся атаке советской авиацией. На борту судна находилось несколько тысяч эвакуируемых военнослужащих. В 15 ч. 30 м. «Тежа», получив в результате бомбового удара значительные повреждения, затонуло. Согласно разным версиям, на транспорте погибло от 500 до 4600 человек. Спаслось около 400 человек.

По данным источников, точка гибели судна $43^{\circ}35'N$ $32^{\circ}35'E$, что в 127 км юго-западной мыса Херсонес. Глубина на месте гибели около 2000 м.

386. «Helga» («Хельга»), транспорт

Принадлежал Германии. Бывший грузовой норвежский пароход «Hvardian». Спущен на воду в 1919 г. Вместимость: 1620 брт. Захвачен немцами при оккупации Южной Франции.

11 мая 1944 г. транспорт «Helga» следовал в составе конвоя «Profetul» с грузом боеприпасов. При разгрузке в 12 ч. 30 м. был поврежден огнем советских береговых батарей (разбит руль). В 13 ч. 30 м. подвергся атаке советской авиации. Судно потеряло ход и было оставлено командой. В 18 ч. 30 м. пароход был расстрелян немецкими БДБ и затонул. Согласно данным источников, точка гибели находится в 14,5 км западной мыса Херсонес. Координаты не указаны. На расстоянии 14 км западнее мыса Херсонес на грунте находится объект, по размерам похожий на транспорт «Helga». Координаты объекта $44^{\circ}37.108'N$ $33^{\circ}12.774'E$. Глубина около 110 м, возвышение над грунтом 14 м. Возможно, что данный объект и есть транспорт «Helga».

390. «Danubius» («Данубиус»), транспорт

Румынский грузовой пароход. Спущен на воду в 1891 г. Вместимость: 1489 брт.

11 мая 1944 г. транспорт «Danubius» следовал с грузом боеприпасов в осажденный советскими войсками Севастополь. В 8 ч. 53 м. подвергся атаке шести штурмовиков Ил–2. Одна из метко сброшенных 100–килограммовых бомб вызвала детонацию боеприпасов, находящихся на борту парохода. Судно мгновенно затонуло. Согласно сведениям источников, точка гибели $44^{\circ}33'N$ $33^{\circ}16'E$. По данным гидролокации по этим координатам объекта не обнаруже-

но. На расстоянии 4 км юго–восточнее, в точке с координатами 44°31.520'N 33°19.283'E, на грунте находится объект, по размерам похожий на транспорт «Danubius». Глубина около 97 м. Возвышение над грунтом 14 м.

391. «Romania» («Романия»), минный заградитель

Принадлежал Германии. Бывший румынский пароход. Спущен на воду в 1904 г. Длина: 108 м. Вместимость: 3152 брт. Вооружение: 4 20–мм зенитных автомата, 80 якорных мин. В 1942 г. пароход был передан ВМС Германии.

11 мая 1944 г. минный заградитель «Romania» следовал из Севастополя в составе конвоя «Овидиу» в охранении эсминца «Regele Ferdinand» и охотников за подводными лодками Uj–110, Uj–301, Uj–305. Конвой подвергся атаке советских самолетов. В 09 ч. 52 м. после попадания бомб минный заградитель загорелся и потерял ход. Командование решило не рисковать остальными судами конвоя, сняло с поврежденной «Романии» людей и оставило судно в море. После нескольких авианалетов от корабля остался только обгоревший остов. В 23 ч. 46 м. советские торпедные катера № 353 и № 301 торпедировали минзаг «Romania». От полученных повреждений на рассвете 12 мая корабль затонул. По другой версии поврежденный авиацией корабль погиб от детонации боезапаса. Согласно данным источников, точка гибели находится в районе мыса Фиолент. На расстоянии 10 км западнее мыса Фиолент на грунте находится объект, по размерам похожий на минзаг «Romania». Координаты объекта 44°30.556'N 33°21.302'E. Глубина около 96 м. Возвышение над грунтом 14 м.

376. «Geiserich» («Гейзерих»), транспорт

Принадлежал Германии. Спущен на воду в 1870 (?) г. Бывший итальянский грузовой пароход «Neghelli», захваченный немцами 11.09.1943 г. в Килкисе. Вместимость: 712 брт.

12 мая 1944 г. транспорт «Geiserich» следовал в составе конвоя «Sturzul» из Севастополя. В 12 ч. 25 м. подвергся атаке звена штурмовиков Ил–2. От полученных повреждений судно потеряло ход. Его взяли на буксир, но вскоре оно затонуло. Согласно сведениям источников, точка его гибели находится в 50 милях западнее мыса Херсонес. Глубина в данном районе Черного моря превышает 1000 м.

387. «Durestor» («Дурестор»), транспорт

Принадлежал Румынии. Бывший грузовой пароход. Спущен на воду в 1911 г. Вместимость: 1309 брт.

12 мая 1944 г. транспорт «Durestor» следовал в составе конвоя «Швальбе» к мысу Херсонес. В 16 ч. 21 м. подвергся атаке эскадрильи пикирующих бомбардировщиков Пе–2. Получившее повреждения судно продержалось на плаву всего полчаса. Согласно сведениям источников, точка гибели находится 20 милях западнее мыса Херсонес. По данным гидрографии, на расстоянии 18,5 мили западнее мыса Херсонес на грунте обнаружено затонувшее судно. Координаты объекта 44°44.420' N 32°59.870' E. Глубина 110 м, возвышение над грунтом 18 м. Возможно, что данный объект является транспортом «Durestor».

375. G–3167, сторожевой катер

Принадлежал Германии. Бывшая греческая парусно–моторная шхуна «Lykurgos».

25.04.1944 года сторожевой катер G–3167 был атакован советскими штурмовиками Ил–2. После полученных повреждений катер затонул. Согласно данным источников, координаты гибели 44°15'N 32°10'E.

Глубина на месте затопления судна около 1400 м.

366. Uj–102, охотник за подводными лодками

Принадлежал Германии. Бывший военный транспорт типа «КТ». Построенный номер КТ–40. Построен в оккупированном г. Николаеве в 1943 г. Водоизмещение 834 брутто–регистрационных тонн.

15 декабря 1943 г. охотник за подводными лодками Uj–102 затонул по неизвестным причинам в Каламитском заливе. В 4,5 км на юг от м. Евпаторийский. Погибло 53 чел. Существуют разные версии относительно гибели Uj–102. По наиболее распространенной «охотник», с помощью гидролокатора засек лежащий на дне корпус «Санта Фе» и приняв его за советскую подводную лодку произвел атаку глубинными бомбами. В результате боезапас хранившийся на транспорте сдетонировал и потопил Uj–102.

Корабль является излюбленным местом для погружения крымских дайв–центров. Корпус судна достаточно хорошо сохранился. Носовое и кормовое орудия

сняты. Координаты 46°06.245' N 33°16.482' E. Глубина около 20 м., возвышение над грунтом около 4–5 м.

Объект занесен в реестр недвижимых памятников (охранный № 4857–AP).

412. F–121A, быстроходная десантная баржа

Принадлежала Германии. 15 июня 1943 г. подрывалась на mine и затонула. Погиб 1 человек. По данным справочника «Потери ВМФ противника на черноморском ТВД в 1941–1944 гг.», место гибели БДБ — район м. Меганом, в 2 милях от Судакской бухты, точка с координатами 44°57'N 35°26'E. Согласно данным гидролокации, по этим координатам объект не обнаружен (точка находится на расстоянии 18 миль от Судакской бухты). На удалении 12 км от точки, указанной в литературе, на грунте обнаружен объект, по размерам схожий с БДБ. Координаты 44°50.843'N 35°19.092'E. Глубина 50 м. Возвышение над грунтом 4 м.

404. F–144A, быстроходная десантная баржа

Принадлежала Германии. 7 июля 1943 г. была атакована 5 советскими самолетами ДБ–3 в районе Ялты и затонула в точке с координатами 44°15'N 34°05'E. Глубина около 130 м.

411. F–446C2M, быстроходная десантная баржа

Принадлежала Германии. 10 октября 1943 г. была атакована в группе БДБ противника советской подводной лодкой А–2 (командир капитан–лейтенант Б.С. Буянский) и потоплена. Погиб 1 человек. По данным источников точка гибели 44°28'N 34°13'E. Глубина около 100 м.

409. F–474C, быстроходная десантная баржа

Принадлежала Германии. 10 октября 1943 г. советская подводная лодка А–2 (командир капитан–лейтенант Б.С. Буянский) в 14 ч. 51 м. атаковала группу БДБ противника, состоящую из пяти БДБ (F–211, F–305, F–312, F–474C, F–574). От полученных повреждений БДБ F–474C затонула. Погиб 1 человек. По данным источников, точка ее гибели 44°28'N 34°13'E. Глубина около 100 м.

361. F-592, быстроходная десантная баржа.

Принадлежала Германии. 15 ноября 1943 г. в 06 ч. 29 м. советская подводная лодка Щ-215 (командир капитан 3-го ранга М.В. Грешилов) атаковала конвой, состоящий из буксиров и лихтеров. От полученных повреждений БДБ F-592 затонула. Погибло 4 человека. По данным источников, точка гибели $45^{\circ}25'N$ $32^{\circ}26'E$. В некоторых источниках есть привязка координат — на удалении 4 мили западней от мыса Тарханкут. Согласно данным гидролокации, по этим координатам объекта нет. На удалении 13 км от указанной точки, находится подводное препятствие, по размерам похожее на БДБ. Можно предположить, что данный объект является F-592. Координаты $45^{\circ}18.484'N$ $32^{\circ}30.589'E$. Глубина 48 м. Возвышение над грунтом 2,5 м.

385. Дорнье Do. 26, самолет

Принадлежал Германским ВВС.

Скорость – 320 км/ч, дальность полета — 7000 км., высота максимальная — 4500 м. Вооружение: 1 пушка 20 мм, 3 пулемета 7,9 мм.

Был сбит и затонул в бухте Казачьей. Возможное время гибели декабрь 1943 г. По обломкам самолета можно предположить, что он разбился при посадке, так как видимых разрушений от взрыва не наблюдается. Два крыла лежат отдельно от фюзеляжа на расстоянии 50–100 м. Фюзеляж практически цел, но сильно заилен. Самолет неоднократно обследовался. На поверхность поднято большое количество всевозможных предметов. Глубина 22–24 м, возвышение над грунтом около 1 м.

ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД

*Северо-западная, западная
и южная акватории Крымского полуострова*

1015. «Отважный», большой противолодочный корабль

Большой противолодочный корабль типа «Комсомолец Украины» (проект 61). Построен в 1963–1965 гг. Длина: 144,0 м., ширина: 15,8 м., осадка: 4,6 м. Водоизмещение: стандартное — 3550 т, полное — 4510 т. Мощность газо-

турбинных установок: 4×18000 л.с. Скорость: максимальная — 35 уз. Дальность плавания: 3640 миль. Вооружение: 2 пусковых установки зенитного ракетного комплекса «Волна–М» (32 ракеты), 2 спаренных 76–мм артиллерийских установки, 2 12–ствольных реактивных бомбометных установки РБУ–6000, 2 6–ствольных реактивных бомбометных установки РБУ–1000, 1×5 533–мм торпедный аппарат, 1 вертолет Ка–25. Экипаж: 266 человек.

30 августа 1974 г. корабль вышел в море для проведения учений. В 10 ч. 01 м. после подачи напряжения на механизмы поворота пусковой установки и в цепь стрельбы в результате неисправности электрических цепей произошел самопроизвольный запуск маршевого двигателя одной из зенитных ракет в кормовом погребе. Вслед за маршевым двигателем ракеты сработал двигатель ее стартовой ступени, а затем последовал запуск нескольких стартовых двигателей других ракет.

В результате резкого нарастания температуры и давления в погребе произошел взрыв, силой которого оторвало крышу погреба, начался пожар (загорелось топливо в топливных цистернах), в бортовой обшивке образовались две пробоины, вода затопила четыре отсека. Собственными силами и силами пришедших на помощь других кораблей и спасательных судов пожар удалось локализовать, но выгорела почти половина корабля. «Отважного» начали буксировать к берегу, на мелкое место, но не успели.

В 14 ч. 47 м. последовал новый сильный взрыв в кормовой части из–за воспламенения керосина (топлива для вертолета) и детонации вертолетных противолодочных авиабомб. Вода затопила еще два отсека, запас плавучести корабля был исчерпан. В 15 ч. 05 м. корма «Отважного» начала погружаться в воду. В 15 ч. 24 м. весь личный состав покинул корабль, в 15 ч. 57 м. Корабль затонул. В результате катастрофы погибло 24 человека. На затонувшем корабле находились вооружение, секретные радиолокационные приборы и пр. Для обеспечения секретности было принято решение уничтожить оставшийся на дне корпус. В него было заложено 80 тонн тротила. 26 декабря 1977 г. прогремел мощный подводный взрыв. В результате осмотра установили, что корпус корабля от взрыва как бы «раскрылся» и превратился в бесформенное нагромождение металла, разбросанного на большой площади.

В апреле-июне 1978 г. с корабля подняли артиллерийскую установку, часть кормовой надстройки и несколько бесформенных кусков металла. Координаты обломков: 44°44.420'N 32°59.870'E. Глубина 127 м. Возвышение над грунтом 15 м.

1016. С-348, подводная лодка

Принадлежность СССР. Подводная лодка 613 проект. Заложена 23.01.1956 г. на заводе № 112 в г. Горьком. Спущена на воду 29.06.1956 г.

Водоизмещение — 1080/1350 т. Размерения — ? × 4,46 × 3,59 м. Глубина погружения — 170 м. Вооружение — 8 533 мм торпедных аппаратов. Экипаж 53 чел.

Затонула напротив мыса Херсонес 17 марта 1989 г. во время буксировки из Балаклавской бухты, в Одессу на разделку. В 1998 г. «С-348» была обнаружена с помощью гидролокатора бокового обзора специалистами НИЦ «Государственный океанариум». Координаты 44°31.241'N 33°19.241'E

Глубине 98 м. Возвышение над грунтом 10 м.

1014. Подводная лодка типа «М» — XII серии

Использовалась в качестве мишени. Была затоплена в 1957 г. при испытании системы ПУГ. Вероятный номер субмарины «М-28».

Корпус лодки замыт по ватерлинию. Видимых разрушений и пробоин нет. Палубное орудие отсутствует. Объект достаточно часто посещается аквалангистами-любителями.

Координаты 44°47.333'N 33°28.700'E. Глубина около 45 м. Возвышение над грунтом 5 м.

359. «Червона Украина», крейсер

Заложён 8.10.1913 г. на заводе «Руссуд» в Николаеве. Спущен на воду 25.10.1915 г., вступил в строй 21.03.1927 г. Изначально носил название «Адмирал Нахимов», с 26.12.1922 г. переименован в «Червону Украину», а с 6.02.1950 г. — в СТЖ-4.

Водоизмещение: 6600 т. Длина: 166,9 м., ширина: 15,7 м., осадка: 6,5 м. Мощность двигателей: 55000 л.с. Скорость: 29,5 уз. Вооружение: 15 130-мм ору-

дий, 3 × 2 100–мм орудий, 6 45–мм зенитных орудий, 12 37–мм зенитных орудий, 7 12,7–мм пулемета ДШК, 2 × 3 трубных торпедных аппарата 533–мм.

Экипаж 881 чел.

12 ноября 1941 г. (по другим данным 13.11.1941 г.) подвергся налету вражеской авиации. После получения двух попаданий крейсер затонул около причала. Артиллерию сняли и установили на береговых батареях Севастополя. В 1947 г. корабль был поднят 21 АСО, отремонтирован и 11.09.1949 г. передан в учебный отряд ЧФ в качестве учебного судна. С 30.10.1950 г. «Червона Украина», получившая наименование ЦЛ–53 использовалась в качестве корабля-мишени. 10.05.1952 г. крейсер был посажен на грунт в районе косы Бакайская в Киркинитском заливе, как мишень для бомбометания морской авиации.

Единственный объект, находящийся на грунте в районе косы Бакайская, и по размерам схожий с крейсером лежит на удалении 3,5 км от берега. Фактические координаты 45°50.215'N 33°09.386'E . Глубина около 5 м. Возвышение 4,9 м.

393. U–18, подводная лодка

Германская подводная лодка II В серии. Спущена на воду в 1935 г. Длина — 42,7 м, ширина — 4 м. Водоизмещение: 250 т. Глубина погружения: максимальная — 150 м, рабочая — 80 м. Вооружение: 2 20–мм зенитных автомата, 3 533–мм торпедных аппарата (5 торпед); возможно принятие на борт 18 мин вместо торпед.

Подводная лодка U–18 20 августа 1944 г. была повреждена советской авиацией в Констанце и 23.08.1944 г. затоплена экипажем на внешнем рейде. В конце 1944 г. поднята Аварийно–спасательной службой Черноморского флота. 14.02.1945 г. поставлена на прикол. 26.05.1947 г. потоплена артогнем советской подводной лодки М–120 во время учений. Согласно данным источников, точка затопления 44°20'N 33°20'E. Глубина более 1000 м.

394. U–24, подводная лодка

Германская подводная лодка II В серии. Спущена на воду в 1936 г. Длина: 42,7 м., ширина: 4 м. Водоизмещение: 250 т. Глубина погружения: максимальная — 150 м, рабочая — 80 м. Вооружение: 2 20–мм зенитных автомата, 3 533–мм торпедных аппарата (5 торпед); возможно принятие на борт 18 мин вместо торпед.

Подводная лодка У-24 20 августа 1944 г. была тяжело повреждена советской авиацией в Констанце и 23.08.1944 г. затоплена своим экипажем на внешнем рейде. В конце 1944 г. поднята Аварийно-спасательной службой Черноморского флота. 14.02.1945 г. поставлена на прикол. 26.05.1947 г. потоплена торпедами советской подводной лодки М-120 во время учений.

Согласно данным источников, точка затопления 44°20'N 33°20'E. Глубина более 1000 м.

1026. «Анатолий Серов», теплоход

Рудовоз, дедвейтом 4880 тонн, Был построен в предвоенные годы николаевскими корабелями и первоначально назывался «Коллективизация». В 1939 г. был переименован в честь военного летчика Героя Советского Союза А.К. Серова. Длина — 111,1 м., ширина — 15,7 м., осадка в грузу — 6 м. Мощность главного двигателя 1800 л.с. позволяла судну развивать скорость 10,5 узла.

Работая перед войной на рудно-угольной линии Мариуполь — Поти, экипаж теплохода на протяжении 1939–1940 гг. постоянно выходил победителем во внутрибассейновом соревновании и завоевывал переходящее Красное Знамя Наркомата морского флота.

С первых же дней Великой Отечественной войны «серовцы» включились в боевые действия, выполняя задания военного командования. Доставляли в осажденную немцами Одессу все необходимое защитникам города, эвакуировали в тыл оборудование одесских предприятий, мирных жителей, раненых. В числе других судов «Серов» вывозил в тыл оборудование заводов «Кинап», консервных им. Ленина и Калинина, часть оборудования Одесской электростанции и станкостроительного завода. Привлекался для переброски в тыл железнодорожного транспорта, буксируя плавдоки с погруженными на них паровозами, паровозными тендерами и вагонами. За первые 13 месяцев войны теплоход прошел 10280 миль, перевез 7569 тонн боеприпасов, свыше 550 танков и орудий, около 52000 тонн продовольствия и военного снаряжения, эвакуировал 7430 мирных жителей и 11120 раненых воинов. Принимал участие в Керченско-Феодосийском десанте, совершал регулярные рейсы в Камыш-Бурун, Новороссийск.

Теплоход подвергся 95 атакам вражеских самолетов, сбросивших на него свыше 700 бомб и несколько торпед, выдержал пять прямых попаданий бомб. Почти все члены экипажа были удостоены высоких государственных наград. Капитан судна К. Третьяков был награжден орденом Красного Знамени и пятью медалями.

После войны теплоход (капитан Г.А. Аваков) продолжал совершать грузовые рейсы по Черному морю.

8 апреля 1949 г., следуя из Поти с грузом руды на Измаил с заходом в Одессу, судно в штормовую погоду, в районе Тарханкута, наткнулось на невытравленную немецкую мину и затонуло в течении нескольких минут.

Ледокол «Торос» подошел к месту катастрофы через два часа после случившегося. Его капитан И. Омелянов радиограммой информировал начальника пароходства о результатах спасательной операции и о том, что показал опрос спасенных членов экипажа.

Из этой информации следовало, что взрыв мины произошел в 8.30 в районе 4–5 трюмов. Судно ушло под воду через 2 минуты после взрыва с креном на правый борт. Шлюпки спустить не успели, они были сбиты волной. Первоначально за шлюпки удерживались 15 чел. Но моряков, закованных и обессиленных, смывало штормовой волной. Спасены были лишь 7 чел. из 40, находившихся на борту «Серова».

IV. НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ В КРЫМУ

*Юго–восточная и восточная акватории Крымского полуострова
(Алушта — м. Такиль)*

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941–1945 гг.)

457. «Коммунист», транспорт

Бывший английский грузовой пароход. Построен в 1891 г. («Sunderland Shipbuilding Co Ltd», Сандерленд, Великобритания). Полная вместимость 1943 брт. (по другим данным — 1941 брт.). Дедвейт 2400 т. Длина 83.96 м, ширина 11.64 м., осадка 5.79 м. ГЭУ котломашинная, 910 л.с. Скорость 8 узлов (в 1941 г. не более 6 узлов). Экипаж 34 чел. До 1906 г. «Regimen», до 1918 г. «Михаил Лунд».



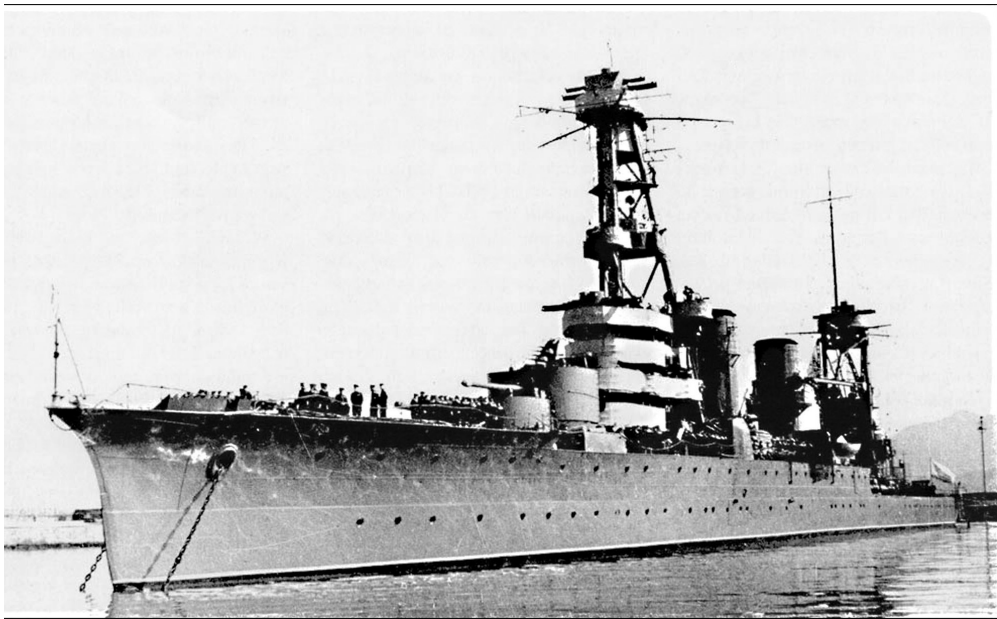
Крейсер «Червона Украина» (объект № 359)



Рыболовный сейнер, использовавшийся в годы Великой Отечественной войны в качестве вспомогательного катера-тральщика (фото 1945 г.)



Лидер эскадренных миноносцев «Харьков» (объект № 419)



Крейсер «Красный Кавказ» (объект № 1019)



1



2



3



4



5



6



Находки, обнаруженные в 1980-х гг. при подводных исследованиях античного поселения Акра (объект № 26)

С 1906 г. ходил под русским флагом. В 1915 г. мобилизован и зачислен в состав БФ в качестве транспорта. В 1918 г. участвовал в Ледовом походе БФ. В мае 1918 г. сдан на хранение в порт. 21.06.1918 г. расконсервирован и введен в строй в качестве парохода. В 1922 г. передан Черноморскому государственному морскому пароходству и совершил переход из Петрограда в Одессу через Атлантический океан. Прошел капитальный ремонт в 1923-1924 гг. С 14.01.1942 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта. Капитан — Л.Г. Кабаненко.

Погиб 24 марта 1942 г. во время шторма на переходе из Новороссийска в Севастополь, имея на борту 1878 т воинских грузов. Весь экипаж (34 чел.) погиб.

По сообщениям СМИ остов парохода обнаружен в июле 2012 г. глубоководной археологической экспедицией «Берег богов» на траверзе м. Ай–Тодор (р–н пос. Гаспра) на глубине 113 м.

406. «Михаил Громов», танкер

Бывшее судно объединения «Совтанкер». С 27.07.1941 г. в составе Черноморского флота. Вместимость 836 брт. Капитан — М.В. Фомин. Упоминается также под названием «Громов».

2 июня 1942 г. танкер «Громов» с грузом бензина следовал из Туапсе в Севастополь в охранении четырех сторожевых катеров. В 13 ч. 38 м. конвой был встречен высланными из Главной базы базовыми тральщиками № 412 и «Защитник». С 19 ч. 05 м. до 20 ч. 34 м. конвой был 11 раз безрезультатно атакован авиацией противника, сбросившей 24 бомбы. В 20 ч. 50 м. в 40 милях к югу от Ялты конвой подвергся очередной атаке 10 торпедоносцев He-111 с обоих бортов и с разных курсовых углов. В 20 ч. 55 м. танкер получил попадание торпеды в носовую часть. Возник пожар, начали взрываться танки, все судно охватило пламя. В 21 ч. 55 м. танкер переломился в средней части и затонул в точке 43°55'6"N 34°22'5"E. Кораблями охранения был спасен 21 чел. Погибло 6 чел. Глубина на месте гибели около 2000 м.

415. «Жан Жорес», транспорт

Первый океанический грузовой теплоход отечественного производства, вышедший за пределы СССР. Был построен на Ленинградской судовой верфи и спущен

на воду в конце июня 1930 г. Длина 114 м., ширина 15 м. Вместимость 3972 брт. Мощность (двигатель немецкой фирмы MAN) 1800 л.с. Скорость: 10,3 уз.

Весной 1931 г. «Жан–Жорес» вошел в состав Балтийского транспортного флота, а в 1932 г. — впервые совершил несколько рейсов за пределы Балтийского моря. В 1933 г. теплоход перевозил из Генуи А.М. Горького, работавшего во время перехода над своим знаменитым произведением «Жизнь Климa Самгина». С 27.07.1941 г. — в составе Черноморского флота. Осуществлял грузовые перевозки военных грузов между Одессой, Севастополем, Феодосией и другими портами Черного моря.

4 января 1942 г. транспорт «Жан Жорес» (капитан Г. Н. Лебедев), осуществлявший воинские перевозки в ходе Керченско–Феодосийской десантной операции, подвергся атакам авиации противника и получил большие повреждения. Судно наскоро отремонтировали, не было восстановлено лишь рулевое управление. 14 января «Жан Жорес» вышел из Новороссийска в Феодосию. По приходе в Феодосию около 20 часов 15 января началась разгрузка, которая продолжалась в течение темного времени суток. Выгрузить успели лишь людей и часть техники и вооружения. Одновременно велась погрузка на борт раненых. Присутствие транспорта в порту противником обнаружено не было.

С рассветом, около 5 часов 16 января, теплоход по приказу старшего морского начальника вышел далеко в море, чтобы отстояться до наступления сумерек. После полудня транспорт повернул обратно в расчете подойти к Феодосии в 21 час. Капитан Лебедев, учитывая большое количество мин, заставлявшее входить в порт узким протраленным фарватером, и плохую управляемость судна, уходя накануне, просил командование выслать навстречу ему буксир. Но при подходе к порту к транспорту подошел мотобот, и с него передали, что буксира не будет, и следовать в порт предстоит самостоятельно, в кильватер мотоботу. Портовый маяк не горел.

В 21 ч. 45 м. при входе в Феодосийский порт в районе мыса Ильи, несмотря на то, что на борту уже находился военный лоцман, «Жан Жорес» уклонился от курса, зашел в район, обозначенный на карте как запретный для плавания, и подорвался на магнитной мине. Взрыв произошел с правого борта в районе пятого трюма. Образовалась большая пробоина, через которую началось быстрое поступление воды. Главная машина вышла из строя. Были затоплены помещения от машинной переборки до кормы. Судно погружалось с креном

на правый борт и дифферентом на корму. Велись работы по заделке пробоин и откачке воды.

После двух часов борьбы за живучесть уровень воды начал понижаться. В это время капитан был вызван на подошедший миноносец, и там ознакомлен с приказом командования затопить теплоход, если он не сможет самостоятельно уйти из Феодосии (противник в это время уже ворвался в городскую черту). Так как на восстановление плавучести было необходимо 5–6 часов, а судно уже начали освещать с берега прожекторами и обстреливать, было принято решение произвести затопление. С транспорта было спешно демонтировано радиооборудование и сняты судовые документы. Так как шлюпки были разрушены, раненых и часть команды снял подошедший катер «Кабардинец». Остальную часть команды и демонтированные приборы снял тральщик «Геленджик». Погибло около 40 чел. Вместе с судном затонули 40 автомашин, 6 артиллерийских орудий и боезапас.

После этого были открыты кингстоны, и «Жан Жорес» затонул в точке 45°02'N 35°23'E (по архивным данным). Фактические координаты — 45°02.121'N 35°23.611'E). Глубина 6–15 м. Возвышение над грунтом 8 м.

В послевоенное время судно неоднократно обследовалось как профессиональными водолазами, так и аквалангистами–любителями. В 1981 г. военные водолазы И.Н. Соловей, В.А. Згурский, А.И. Авраменко и Г.И. Рудей демонтировали 45–ти мм пушки, которые стояли на юте. Одна из них находится в экспозиции Феодосийского краеведческого музея.

Объект занесен в реестр недвижимых памятников (охранный № 4860–AP).

93. «Кара–Кермен»

Грунтоотвозная шаланда. Построена в серии из пяти судов в 1900 г. Затонула в 1916 г. не далеко от берега, рядом с центральным пляжем г. Феодосии. От судна остались кормовая часть с надписью «Кара–Кермен Николаев» и носовая, лежащая на небольшом расстоянии от кормы. Координаты 45°03.282'N 35°23.539'E. Глубина около 5 м.

Объект занесен в реестр недвижимых памятников (охранный № 4861–AP)

458. «Спартаковец», транспорт

Грузовой теплоход Черноморского государственного морского пароходства. Водоизмещение 1100 т (гр.). Капитан — Д.М. Малик.

Стоял в порту Феодосия после разгрузки. Потоплен авиацией противника 9 января 1942 г. в порту Феодосия в результате попадания в судно трех авиабомб. Сведений о погибших нет.

421. «Способный», эскадренный миноносец

Проект 7У. Заложен 7.07.1936 г. (завод им. 61 коммунара, Николаев), пере-заложен 7.03.1939 г. Спущен на воду 30.09.1939 г. До 25.09.1940 г. — «Подвижный». Вступил в строй 24.06.1941 г. Длина: 112,5 м., ширина: 10,2 м., осадка: 4,2 м. Водоизмещение: стандартное — 1850 т, полное — 2400 т. Главная энергетическая установка паротурбинная, двухвальная мощностью 54000–60000 л.с. Скорость: 36–39,6 уз. Вооружение: 4 130–мм орудия в установках Б–13–2, 3 76–мм орудия в установках 34–К, 3 45–мм орудия в установках 21–К, 8 37–мм орудий в установках 70–К, 4 12,7–мм пулемета ДШК, 10–20 глубинных бомб, 2 × 3 533–мм торпедных аппарата. Экипаж: 215–250 человек.

8 января 1942 г. подорвался на mine в районе Мысхако (оторван нос по 41 шпангоут). После ремонта введен в строй.

6 октября 1943 г. соединение кораблей в составе лидера «Харьков», эсминцев «Беспощадный» и «Способный» после проведения набеговой операции на Ялту возвращалось в Туапсе. В 8 ч. 10 м. появившиеся над соединением три советских истребителя сбили германский самолет–разведчик, летчики с него привошли на парашютах. Корабли задержались на 20 минут для подъема их на борт.

Этот маневр отвлек внимание верхней вахты от наблюдения за горизонтом. Как только корабли начали отход 28–узловым ходом, появились 8 немецких пикирующих бомбардировщиков Ю–87 под прикрытием двух Ме–109. И хотя советские истребители сбили один «Юнкерс» и один истребитель, другим самолетам, зашедшим со стороны солнца, удалось поразить лидер сразу тремя бомбами весом в 250 кг. Одна из них попала в верхнюю палубу в районе 135–го шпангоута и, пробив корпус насквозь, взорвалась под килем. Еще по одной бомбе попало в первое и второе котельные отделения. Оба они, а также машинное отделение оказались затопленными, вода медленно поступала через поврежденную переборку на 141–м шпангоуте в третье котельное отделение. Таким образом, из главной силовой установки в строю остался турбозубчатый агрегат во втором машинном отделении и третий котел, давление в котором упало. Взрывом сорвало и выбросило за борт

один 37-мм зенитный автомат; вышли из строя два зенитных пулемета. Лидер потерял ход, получил крен 9° на правый борт и дифферент на нос около 3 м. В этой обстановке было приказано «Способному» взять «Харьков» на буксир кормой вперед.

Теперь соединение двигалось в 90 милях от Кавказского побережья к западу от Туапсе со скоростью 6 узлов. Можно было бы, оценив обстановку, снять с лидера экипаж, а корабль затопить. Это приказание якобы и отдал командующий флотом. Но на соединении приказ не получили и продолжали движение. В 11 ч. 50 м. над кораблями появились 14 пикирующих бомбардировщиков Ю-87. Два из них атаковали «Харьков» и «Способный», остальные — «Беспощадный». И хотя к этому времени для прикрытия прибыло еще 9 наших истребителей, но отбить атаки они не смогли. «Харьков» новых повреждений не получил, но в «Беспощадный» попала авиабомба, разрушившая машинное отделение, а у «Способного» в результате бомбежки разошлись заклепочные швы.

После этого командир отряда отдал приказ «Способному» поочередно буксировать «Харьков» и «Беспощадный». В 14 ч. 00 м. на лидере ввели в строй третий котел, и корабль смог дать ход до 10 узлов под одной машиной. Но через 10 минут корабли снова подверглись атаке группы из 20–25 «юнкеров».

В результате в 14 ч. 25 м. «Беспощадный» затонул. «Харьков» получил два прямых попадания в полубак, несколько бомб разорвались рядом с кораблем. Все носовые помещения до 75-го шпангоута оказались затоплены, от сильного сотрясения корпуса вышли из строя вспомогательные механизмы единственного оставшегося под парами котла, лидер стал погружаться носом с креном на правый борт. Каких-либо существенных мероприятий по борьбе за живучесть провести не успели, и в 15 ч. 37 м., до последнего момента ведя огонь из 130-мм орудия и одного зенитного автомата, «Харьков» скрылся под водой.

Еще в течение двух часов эсминец «Способный» спасал экипаж лидера. Но в 18 ч. 10 м. последовал очередной налет немецкой авиации, и через 20 минут эсминец погиб от взрыва собственных глубинных бомб. Командование Черноморского флота развернуло беспрецедентную спасательную операцию, в которой участвовали сторожевые и торпедные катера, базовый тральщик «Искатель» и буксир «ЧФ-1». Им удалось извлечь из воды 123 (по другим дан-

ным, 187) члена экипажей затонувших кораблей, 692 (по другим данным, 716) человека погибли. Немцы в бою с миноносцами потеряли 14 самолетов.

В 1992 г. при испытании гидроакустического комплекса с борта ГИСЦ «Гидролог» все три корабля были обнаружены на глубине около 1800 метров, в районе с координатами 44°12'N 35°57'E. Расстояние между объектами на грунте около 1–2 мили.

419. «Харьков», лидер эскадренных миноносцев

Типа «Ленинград», проект 1. Заложен 29.10.1932 г. Спущен на воду 9.09.1934 г. Вступил в строй 10.11.1938 г. Длина: 127,5 м., ширина: 11,7 м., осадка: 3,72 м. Водоизмещение: стандартное — 2032 т, полное — 2693 т. Главная энергетическая установка котлотурбинная, трехвальная мощностью 66000 л.с. Скорость: полная — 43 уз., экономическая — 20 уз. Вооружение: 5 130–мм орудий в установках Б–13, 2 76,2–мм орудия в установках 34–К, 2 76,2–мм орудия в установке 81–К, 2 45–мм орудия в установках 21–К, 2 37–мм орудия в установках 70–К, 4 12,7–мм пулемета ДШК, 20–32 глубинных бомбы, 2 × 4 533–мм торпедных аппарата (торпеды 53–38, 53–38У, 53–39), 68–84 мины.

Затонул в результате атаки авиации противника 6 октября 1943 г.

Командиры: капитан 3 ранга / капитан 2 ранга Мельников П.А. (09.1939 — 06.1942); капитан 3 ранга Шевченко П.И. (06.1942–06.10.1943).

В 1992 г. при испытании гидроакустического комплекса с борта ГИСЦ «Гидролог» останки корабля (а также эсминцев «Беспощадный» и «Способный») были обнаружены на глубине около 1800 м, в районе с координатами 44°12'N 35°57'E. Расстояние между объектами на грунте около 1–2 мили.

420. «Беспощадный», эскадренный миноносец

Проект 7. Заложен 15.05.1936 г. (завод им. 61 коммунара, Николаев), спущен 5.12.1936 г., вступил в строй 2.10.1939 г. Длина: 112,5 м., ширина: 10,2 м., осадка: 4,8 м. Водоизмещение: стандартное — 1885 т, полное — 2402 т. Главная энергетическая установка паротурбинная, двухвальная, мощностью 56000 л.с. Скорость: 38,6 узла. Вооружение: 4 130–мм орудия в установках Б–13–2, 2 76–мм орудия в установках 34–К, 3 45–мм орудия в установках 21–К, 4 12,7–мм пулемета ДШК, 10–20 глубинных бомб, 2 × 3 533–мм торпедных аппарата. Экипаж: 236 человек.

Затонул в результате атаки авиации противника 6 октября 1943 г. юго-восточней Феодосии.

В 1992 г. при испытании гидроакустического комплекса с борта ГИСЦ «Гидролог» останки корабля (а также эсминца «Способный» и лидера «Харьков») были обнаружены на глубине около 1800 м, в районе с координатами 44°12'N 35°57'E. Расстояние между объектами на грунте около 1–2 мили.

417. «№ 42», тендер

Вступил в строй 1942 г. С 05.01.1944 г. в составе Черноморского Флота. Водоизмещение 39,6 т, Вооружение 1 пул. Экипаж 5 чел.

20 апреля 1944 г. на фарватере Феодосия — Ялта, речной тральщик проводил за тралом катер-тральщик и два тендера. Тендер № 42 уклонился от фарватера, подорвался на mine и затонул в точке 45°05.3'N 35°30.2'E. Погибли 2 человека.

Возможно, данный объект находится в 5,7 км по пеленгу 223° от архивных координат в месте, обозначенном как «обломки судна, разбросанные по грунту». Координаты 45°03.033'N 35°27.232'E. Глубина около 20 м.

459. «Стахановец», шхуна

Потоплена авиацией противника 9 января 1942 г. в порту Феодосия.

405. № 21, торпедный катер

Типа «Г-5». Заложен в начале 1936 г., спущен осенью 1936 г., вступил в строй 13.12.1936 г. и 15.12.1936 г. вошел в состав Черноморского Флота. До 13.11.1940 г. № 181.

Затонул 17 ноября 1941 г. в районе Ялты, в точке с координатами 44°10' N 34°02'E в результате столкновения с ТКА № 111 (по другим данным № 12). Личный состав затонувшего катера, вооружение и приборы были спасены. Глубина на месте гибели около 500 м.

460. № 83, торпедный катер

Типа «Ш-4». Затоплен экипажем 22 июня 1942 г. в районе Судака (?).

461. «ТК–304», торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен в начале 1943 г., спущен в декабре 1943 г., вступил в строй 22.02.1944 г. и вошел в состав ЧФ. Именовался № 111, № 21 (с 24.01.1944 г.), «ТК–304» (с 23.02.1944 г.).

Участвовал в Крымской 8.04 — 12.05.1944 г. наступательной операции. Потопил 8.05.1944 г. лихтер «Elbe–5» (1188 т, по другой версии потоплен ПЛ «Щ–202») и сторожевые катера «G–3102» и «Cornelis Anni» у Севастополя совместно с катерами «ТК–344» и «СМ–3».

Подорвался на mine 9 мая 1944 г. в районе Ялты.

462. СКА–034, сторожевой катер

Потоплен артиллерийско–минометным огнем противника 28 декабря 1941 г. в порту Феодосия.

463. СКА–056, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Потоплен 29 декабря 1941 г. огнем береговой артиллерии противника в районе Феодосии.

464. СКА–058, малый охотник за подводными лодками

Потоплен 4 января 1942 г. в результате авиаатаки противника в районе Феодосии.

465. СКА–063, сторожевой катер

Потоплен 29 декабря 1941 г. береговой артиллерией противника около Феодосии.

466. СКА–068, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Был поврежден и выброшен на берег в районе Феодосии. Уничтожен 29 декабря 1941 г. береговой артиллерией противника.

467. СКА–094, сторожевой катер

Потоплен авиацией противника 30 декабря 1941 г. в порту Феодосия.

468. СКА–0112, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–2». Потоплен артиллерийским огнем немецкого ТКА 2 июля 1942 г. у м. Ай–Тодор.

469. СКА–0131, малый охотник за подводными лодками

30 декабря 1941 г. (по другим данным 29.12.1941 г.) был поврежден, но после ремонта введен в строй. Потоплен 6 января 1942 г. в результате авиаатаки противника в районе Феодосии.

414. Т–402 «Минреп», тральщик

Типа «Фугас», проект 3. Заложен 5.11.1933 г. на Морском заводе в г. Севастополь (зав. № 68), спущен на воду 14.01.1935 г., вступил в строй 28.01.1937 г. и 22.05.1937 г. вошел в состав ЧФ. Длина: 62 м., ширина: 7,2 м., осадка: 2,39 м. Водоизмещение: стандартное — 441 т., полное — 476 т. Мощность дизелей: 2 по 1400 л.с. Скорость: 18 узлов. Вооружение: 1 100–мм орудие в установке Б–24–БМ, 1 45–мм орудие в установке 21–К, 31 мина образца 1926 г., 2 трала. Экипаж: 52 человека.

12 сентября (по другим данным 10 или 17 сентября) 1941 г. тральщик Т-402 «Минреп» (командир Л.Н. Аверков) вышел из Феодосии. В 21 ч.15 м. по пеленгу 40° на расстоянии 4 кабельтовых от Феодосийского маяка тральщик подорвался на донной mine. Взрыв произошел под килем корабля на глубине 20–30 метров. От взрыва «Минреп» приподнялся на взрывной волне, переломился в средней части в районе 62–69 шпангоутов и в кормовой части в районе 77–80 шпангоутов и быстро затонул. Катером КМ–224, высланным к месту гибели, было спасено 16 человек.

По данным гидролокации, в 4 кабельтовых от Феодосийского маяка объектов на грунте нет. Единственный объект находится в 16 кабельтовых по пеленгу 200° от мыса Ильи на глубине 28 м. Возвышение над грунтом около 3 м. Координаты объекта 44°59.129'N 35°24.583'E. По другим данным, этот объект — немецкая БДБ F–334А. Возможно, после войны тральщик Т–402 был поднят Аварийно–спасательной службой Черноморского флота, однако подтверждающей этот факт информации не обнаружено. По некоторым сведениям кормовая часть все-таки находится на грунте.

470. РТЩ № 37, катерный тральщик спецпостройки

Подорвался на mine и затонул 19 апреля 1944 г. в районе Феодосии.

471. «КАТЩ–538», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Крымгосрыбтреста «Кодор» (до 02.05.1942 г.). Мобилизован 10.09.1941 г. и включен в состав ЧФ в качестве плавсредства. 30.04.1942 г. переоборудован и переклассифицирован в катер–тральщик и включен в боевой состав флота. 6 ноября 1941 г. в районе Ялты был поврежден авиацией противника и затоплен.

472. № 38, вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Азчергосрыбтреста «Прибой» (до 24.10.1941 г.). Мобилизован 24.10.1941 г., переоборудован в катер–тральщик и включен в состав Азовской флотилии ЧФ. Потоплен авиацией противника 9 ноября 1941 г. близ Ялты.

473. Щ–214, подводная лодка

Потоплена торпедой итальянского ТКА MAS 571 19 июня 1942 г. у м. Ай–Тодор.

1027. Останки не идентифицированного судна

Выявлены украинско–американской экспедицией в 2008 г. на внешнем рейде г. Ялты в 7 км на юго–восток от м. Ай–Тодор на глубине 115 м. Сонограмма обрисовала контуры маломерного судна с рулем, лежащее на правом борту на грунте. Размеры объекта по сонограмме составили 12.95 x 3.72 x 4.93 м.

1028. Останки не идентифицированного судна

Выявлены украинско–американской экспедицией в 2008 г. на внешнем рейде г. Ялты в 4,5 км на юго–запад от предыдущего на глубине 134 м. На сонограмме переданы контуры, предположительно деревянного судна, борта которого частично заилены. Размеры по сонограмме 22.3 × 7.59 × 2.1 м.

1029. Останки не идентифицированного судна

Выявлены украинско–американской экспедицией в 2008 г. на внешнем рейде г. Ялты в 5 км на юго–восток от первого на глубине 224 м. По форме иденти-

фицирован как маломерное судно, возможно одномачтовая парусная яхта. Размеры объекта. Согласно сонограмме $10.87 \times 2.68 \times 4.53$ м.

1017. Не идентифицированное судно

По описанию аквалангиста Игоря Бжежинского, это небольшое судно местными жителями называющееся «Торпедолов». Лежит примерно в 50 м от берега, в районе Двужкорной бухты. Палуба голая, есть узкие лазы вниз. Надстройка отсутствует. В корме отверстие диаметром около 1 м. Координаты $44^{\circ}57.368' \text{ N } 35^{\circ}22.245' \text{ E}$. Глубина — корма 6 м, носовая часть 9 м.

ИНОСТРАННЫЕ СУДА

418. «S-46», торпедный катер

Принадлежал Германии. Водоизмещение: стандартное — 92,5 т, полное — 112 т. Длина: 34,94 м. Ширина: 5,28 м. Осадка: 1,67 м. Мощность двигателей: 3 по 2000 л.с. Скорость: 39 уз. Дальность плавания: 700 миль (при скорости 35 узлов). Вооружение: 2 20-мм зенитных автомата, 2 533-мм торпедных аппарата (4 торпеды).

11 сентября 1943 г. торпедный катер S-46 был потоплен 4 советскими пикирующими бомбардировщиками Пе-2. Погибло 2 человека. Согласно данным источников, координаты гибели $44^{\circ}42' \text{ N } 36^{\circ}00' \text{ E}$. Глубина около 500 м.

416. «R-35», тральщик

Принадлежал Германии. 2 октября 1943 г. группа советских самолетов, состоящая из 8 ДБ-3 и 9 Пе-2, при бомбардировке порта Феодосия потопила немецкие тральщики R-35, R-37 и R-203. В 1944 г. немцы подняли R-203 и R-37. Данных о подъеме R-35 нет. Координаты, указанные в справочнике «Потери ВМФ противника на черноморском ТВД в 1941–1944 гг.», — $45^{\circ}82' \text{ N } 35^{\circ}24' \text{ E}$ — имеют погрешность. По всей вероятности, координаты надо читать как $45^{\circ}02' \text{ N } 35^{\circ}24' \text{ E}$. По координатам на грунте гидрографами обнаружено судно. Точные координаты — $45^{\circ}02.110' \text{ N } 35^{\circ}24.105' \text{ E}$. Глубина 17 м, возвышение над грунтом около 3 м. Данный объект обследовался аквалангистами дайв-цен-

тра «Фрегат–Крым». Они подтвердили, что он является немецким тральщиком типа «R». Хотя в своем прайс–листе, рекламирующем погружения на объекты у Феодосии, они называли его немецким тральщиком R–204. Тральщик R–204 погиб 10.04.1944 г. во время налета советской авиации на порт Феодосия. Но в 1944 г. он был поднят Аварийно–спасательной службой, отремонтирован и включен в состав Черноморского флота как большой охотник за подводными лодками БО–51.

413. «F–334A», быстроходная десантная баржа

Принадлежала Германии. 1 сентября 1942 г. подверглась атаке двух советских торпедных катеров Д–3 и СМ–3 в бухте Иван–Баба (Двукорная), переломилась и затонула. Единственный объект в бухте, по размерам схожий с БДБ находится в точке с координатами 44°59.128'N 35°24.583'E. Глубина около 28 м. Возвышение над грунтом 2,5 м. По некоторым сведениям на объект погружались аквалангисты и подтвердили, что это останки БДМ разломленные на две части.

ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД

1019. «Красный Кавказ», крейсер

Заложен 8.10.1913 г. на заводе «Руссуд» в Николаеве. Спущен на воду 15.05.1916 г., вступил в строй 25.01.1932 г. Изначально носил название «Адмирал Лазарев», с 14.12.1926 г. переименован «Красный Кавказ». Длина: 169,5 м., ширина: 15,71 м., осадка: 6,6 м. Водоизмещение: 7560 т. Мощность двигателей: 55000 л.с. Скорость: 29 уз. Вооружение: 4 180–мм орудий, 6х2 100–мм орудий, 2 76–мм орудий, 4 45–мм орудий, 10 37–мм орудий, 12 12,7–мм пулеметов, 4 450–мм. торпедных аппарата. Экипаж: 878 человек.

Потоплен в июне 1953 г. в ходе испытании самолета–снаряда «Комета».

В 2004 г. во время поисковой экспедиции в районе мыса Опук был зафиксирован корпус большого судна. Возможно, данный объект является крейсером «Красный Кавказ». Координаты 44°54.793'N 35°58.711'E. Глубина около 50 м.

1018. Не идентифицированная подводная лодка

Предположительно субмарина 613 проекта. Корпус ПЛ использовался в качестве мишени, с креном на левый борт. Рубка, вероятно, снесена штормами, лежит рядом. Правый винт срезан. В штиль корпус субмарины немного выступает над поверхностью. Приблизительные координаты 44°03.796'N 35°46.487'E. Глубина около 7–8 м.

1030. «С–348», подводная лодка

Обнаружена в 1998 г. специалистами НИЦ «государственный океанариум» в 8 км на юго–запад от м. Херсонес на глубине 95 м. Обследована украинско–американской экспедицией в 2008 г. с помощью телеуправляемого подводного аппарата «Hylas». ПЛ лежит на ровном киле с дифферентом на нос. Около 15% носовой части корпуса погружено в ил. Данный объект идентифицирован со списанной в 1989 г. подводной лодкой С–348 и затонувшей во время буксировки из Балаклавы в Одессу из–за ошибки капитана буксира МБ–303.

1020. Не идентифицированное судно

Предположительно тральщик. Возможно ТЩ–914 или ТЩ–915. Использовался в качестве мишени для испытания противокорабельных ракет. Координаты 44°57.080'N 36°14.010'E. Глубина около 40 м.

1021. Не идентифицированный торпедный катер

Принадлежность СССР. Типа «Г–5». Номер неизвестен. Использовался в качестве мишени для испытания противокорабельных ракет. Координаты 44°58.110'N 36°14.020'E. Глубина около 30 м.

1022. Не идентифицированное судно

Предположительно катер. Номер и модель неизвестна. Использовался в качестве мишени для испытания противокорабельных ракет. Координаты 44°58.310'N 36°05.870'E. Глубина около 35 м.

1023. Не идентифицированное судно

Предположительно транспортное судно. Принадлежность СССР. Номер и модель неизвестна. Использовался в качестве мишени для испытания противокорабельных ракет. Координаты 44°59.110'N 36°06.190'E. Глубина около 30 м.

АКВАТОРИЯ ТАМАНСКОГО ПОЛУОСТРОВА И КАВКАЗСКОГО БЕРЕГА



І. АНТИЧНЫЙ ПЕРИОД [VIII в. до н. — VI вв. н. э.]

40. Предполагаемые остатки святилища Ахилла

В 1870 г. профессор Московского университета К.К. Герц, в своей книге «Археологическая топография Таманского п-ва», писал:

«...В двух местах, около восточного берега Северной косы и близ станицы Сенной, в море, при тихой погоде, видимы бывають, при низком уровне стояния воды, колонны какого-то здания, ныне покрытого водою. Есть предание, по крайней мере, о первом месте, что это древний языческий храм». Далее он продолжает «...С северной косой или Чушкой связано следующее предание. Говорят, что на ней находился храм, посвященный Ахиллесу, которого память чтилась во многих местах Понта Эвксинского. По словам Дебрюкса... под 1833 г. упоминается о мраморных колоннах, будто бы видимых в тихую погоду на дне моря вдоль внутреннего берега Северной косы. На карте Дебрюкса и Бларамберга... даже обозначено место, где из-под воды видны мраморные колонны. Еще в 1823 и 1824 г. какой-то Бибиков видел эти колонны и пробовал вытаскивать одну из них, но по недостатку средств принужден был отказаться от такого предприятия. С тех пор об этих колоннах ничего не слышно».

Большинство исследователей связывают эту информацию с упоминаемым в ранних источниках селением Ахиллей со святилищем Ахиллеса, покровителя мореплавателей, откуда существовала переправа через Боспор.

Несмотря на неоднократные попытки найти поселение и остатки храма, их местоположение пока не установлено.

В то же время, в 1999 г. тольяттинским клубом «Нептун–Про» при проведении подводной экспедиции «Тамань–99», по поискам затонувших объектов периода Великой Отечественной войны, был использован мотодельтоплан. Над Таманским заливом в его западной части по чистой воде с высоты 500–600 м были сделаны уникальные фото и видео кадры, которые зафиксировали на глубине 2–3 м необычные рукотворные следы в виде параллельных линий, полос и гряд длиной в несколько десятков метров, иногда пересекающихся и вытянутых, в основном, в направлении СЗ–ЮВ, примерно к центральной части косы Чушки. Около самой косы прослеживается древняя береговая линия и некие геометрические формы, напоминающие фундаменты древних сооружений. У острова Голенький было найдено несколько фрагментов античной и средневековой керамики.

41. Затопленная часть античного полиса Кепы, VI в. до н. э. — IV в. н. э.

Находится на восточном побережье Таманского залива, на северной окраине поселка Сенной.

Как свидетельствуют сохранившиеся письменные источники, в IV–II вв. до н.э. Кепы представляли собой один из наиболее значимых боспорских городов, местонахождение, которого было удобно с точки зрения мореплавания и ведения морской торговли и ионийскими и островными центрами Средиземноморья.

Планомерные археологические раскопки на городище проводились в 1957–1972 гг. (руководитель Н.И. Сокольский) и в 1984–1989 гг. под руководством В.Д. Кузнецова. В Кехах было зарегистрировано 42 культурных напластований от VI в. до н. э. до IV в. н. э. В период наибольшего расширения города (I–II вв. н. э.) его площадь (вместе с затопленной частью) достигала 20–25 га.

В 2006 г. на отмели, расположенной напротив Кепского городища под руководством В.Н. Таскаева были проведены подводные археологические исследования (разведывательные раскопки проводились также подводниками Фанагорийской экспедиции В.Д. Кузнецова, при поддержке воронежских дайверов). В результате был составлен батиметрический план исследуемого участка, позволивший выявить древнюю береговую линию, обнаружена каменная кладка большого колодца или водосборника, входившего в городскую систему водоснабжения, комплекс раннесредневековых амфор. По информации местных жителей, ранее в этих местах находили отесанные камни, фрагменты керамики, якоря, стеклянные и металлические осколки, монеты.

42. Затопленная часть античного городища Патрей, VI–V вв. до н.э.

Находится на западной окраине п. Гаркуша, частично в самом поселке, на низком берегу Таманского залива. В центральной части поселения, на берегу расположены остатки крепости римского периода. Датировано эпохой бронзы (сабастиновская культура), серединой VI–V вв. до н.э. и VIII–XV вв. Обследовалось и раскапывалось (главным образом крепость) в 1926, 1928, 1931, 1947, 1948–1951, 1961–1962, 1964–1970, и 1981 гг., с 1985 г. исследуется постоянно. Подводные археологические исследования были начаты в 1991 г. (руководитель отряда В.Н.Таскаев). За годы работы подводных археологов удалось выявить и обследовать большое количество архитектурно–строительных комплексов, объектов хозяйственного назначения (фундаменты строений, каменные колодцы, места складов амфор, якорные камни и т.п.).

По данным раскопок и исследований затопленной части площадь поселения в середине VI–V вв. до н.э. составляла не менее 8 га.

43. Затопленная часть античного поселения, VI–I в. до н.э.

Находится в 2,1 км к западу от п. Волна Революции, на низком берегу Таманского залива. Датировано серединой VI — нач. I в. до н.э.

44. Затопленная и разрушенная часть античного города Гермонасса, IV в. до н.э.

Располагается на Таманском полуострове в северной части современной станицы Тамань Темрюкского района Краснодарского края (на территории современного Археологического комплекса «Гермонасса–Тмутаракань»).

Был основан не позднее конца VI века до н. э. и в дальнейшем практически без перерывов существовал в последующие исторические эпохи, меняя размеры и названия. В IV веке до н. э. вошел в состав Боспорского государства. Гермонасса была вторым по значению городом Азиатского Боспора, охватывавшего Таманский полуостров и Прикубанье.

Раскопки городища получили мировую известность, так как были найдены: 1) обломки мраморного фриза с изображением гигантов (принадлежал храму Афродиты, построенному местными мастерами); 2) клад золотых боспорских монет IV в. до н. э.; 3) в курганном некрополе обнаружен мраморный саркофаг IV

в. до н. э., воспроизводящий форму греческого храма. Общая площадь памятника 35 га.

Имеет статус памятника археологии федерального значения на основании Указа Президента РФ от 20.12.1995 г. №176. Ведомственная подчиненность — Краснодарскому историко-археологическому музею.

К настоящему времени от городища осталось чуть больше половины его первоначальной площади — его северная часть частично сползла в море, а частично обвалилась в результате активного процесса абразии берега. По предварительным данным за последние 50 лет в море обрушилось более 80 тыс. кв. м древнего некрополя Гермонассы и погибло более 40 тыс. древних погребений.

В XIX в. старожилами Тамани сообщалось, что берег от современного обрыва уходил в море примерно на 30 сажений — около 64 м., а подводными исследованиями экспедиции АН СССР под руководством В.Д. Блаватского в 1950–х гг., граница размыва городища была определена в 90 м. к северу от современного берега. В то же время подводникам экспедиции удалось зафиксировать на дне скопления фрагментов керамики, и развалы каменных кладок. Отдельные обломки амфор античного периода и строительные остатки были обнаружены также во время подводной археологической разведки проведенной близ Гермонассы (научн. руководитель А.В. Окорокон) в 1983 г. Выявленные находки свидетельствуют о том, что прибрежная часть территории городища, находившаяся на низменной песчаной террасе, в ходе подъема уровня моря не подверглась разрушительной силе абразии, а оказалась занесенной донными отложениями — песком и илом.

45. Затопленный античный город Апатур, V в. до н.э.

Древнегреческий город на берегу Таманского залива. Существовал около V в. до н. э. Считался центром поклонения Афродите — богине любви и красоты. Предположительно был затоплен водами Черного моря.

В 2008 г. примерно в 1 км от станицы Тамань на глубине около 4–4,5 м. кубанскими аквалангистами были обнаружены обработанные камни, фрагменты и целый экземпляр античных амфор. По предположению краснодарского археолога А.В. Кондрашева «обнаруженные исторические фрагменты могут принадлежать античному городу Апатур, погибшему свыше двух тысяч лет назад».

46. Остатки затопленного города Корокондама, VI в. до н.э — IV в. н.э.

Корокондама — один из городов Боспорского государства. Упоминается Страбоном (XI, 2, 8 и 14) и др. античными авторами. Предположительно, Корокондама находилась на южном берегу Таманского залива (называвшееся в древности Корокондамитским озером), у мыса Тузла. Здесь сохранились остатки античного поселения и некрополя, который с середины XIX в. неоднократно подвергался археологическим раскопкам. Выяснено, что поселение существовало с VI в. до н. э. по IV в. н. э. и имело смешанное население (греки, синды, меоты).

47. Древняя корабельная якорная стоянка у м. Тузла

Располагается в 10 км к юго-западу от станицы Тамань у Тузлинского рифа.

Первые исследования в этом районе были проведены в 1957 г. подводной экспедицией под руководством В.Д. Блаватского. В результате разведки в прибрежной зоне м. Тузлы, на рифовой гряде, протянувшейся узкой полосой протяженностью 2,5 км в сторону Керченского пролива, были выявлены отдельные фрагменты эллинистической керамики. Дальнейшие подводные археологические разведки в акватории рифа проводились в 1982–1985 г. (руководитель К.К. Шилик), 1994–1998 гг. (руководитель А.В. Кондрашев).

Основную массу находок составили якорные камни, каменные и свинцовые якорные штоки, обломки амфор. По количеству найденного археологического материала, имеющего непосредственное отношение к мореплаванию и судостроению, корабельная стоянка является единственным памятником подобного рода во всем Северном Причерноморье.

Локализация якорной стоянки, в сочетании с результатами исследований, позволивших выявить здесь же на дне остатки кладок, а также установить местонахождение на отмели рукотворной каменной гряды, говорит в пользу того, что в данном месте, очевидно, находилась гавань античного города Корокондама.

48. Древняя корабельная якорная стоянка у м. Панагия

Располагается у мыса Панагия, расположенного в Темрюкском районе Краснодарского края, на юго-западе Таманского полуострова в 12 км от станицы Тамань.

Первые планомерные исследования акватории, примыкающей к мысу, были проведены в 1980–1981 гг.) экспедициями под руководством Д.Ф. Кравченко.

В результате поисковых работ на пятиметровой изобате были зафиксированы большие скопления обработанных каменных блоков прямоугольной формы. В 240 м от берега, напротив устья «Холодной балки», удалось выявить в донных отложениях, кладки, сложенные из крупных блоков, которые были отнесены к средним векам. В непосредственной близости от места нахождения каменных блоков, удалось обнаружить крупное скопление керамической тары античного периода. В акватории рифа Трутаева, начинающегося от мыса Панагия почти перпендикулярно берегу и имеющего протяженность более 2,5 км., было найдено большое количество железных якорей средневекового и нового времени, 12 каменных штоков, датируемых VII–V в. до н.э. и 2 свинцовых штока II в. до н.э. — II в. н.э.

В юго–восточной оконечности рифа был обнаружен развал блоков каменного угля. Развал имел форму овала, длиной 22 м, шириной — 8 м. и высотой над грунтом — 1 м. большинство блоков угля имеют форму, близкую к прямоугольной и носят следы ручной обработки. В непосредственной близости от этого скопления было обнаружено 8 фрагментов античной керамики (1981 г.). Один фрагмент находился среди угольных блоков. Датировка керамики имеет широкий временной диапазон: пять фрагментов датируются IV–III вв. до н.э., один фрагмент — I в. до н.э. и один — II–III вв. н.э. В 1982 г. на угольном развале было найдено еще несколько фрагментов античной керамики и фрагмент плинфы. В 150 м. от центра скопления угольных блоков были обнаружены три каменных штока от якорей VII–V в. до н.э. Идентичность штоков и характерное расположение их относительно друг друга позволяет предположить, что они являлись принадлежностью одного корабля. Все эти факты в совокупности позволяют сделать вывод, что угольные блоки являлись грузом деревянного корабля (металлические части и детали характерные для судостроения позднего периода обнаружены не были), возможно, античного периода.

В 1981 г. у центральных скал рифа Трутаева, подводно–археологическим отрядом Керченского историко–археологического музея, были выявлены две компактные группы археологических находок. Первая включала три каменных штока античных деревянных якорей, лежавших у южного основания скалы. Вдоль рифа, идущего от скалы на юг, собран средневековый материал. Второе скопление представлено россыпью обломков античной черепицы. В северной его части обнаружен простейший якорь — каменная плита с проточинами для привязывания. Возмож-

но, выявленные скопления археологических находок, являются остатками древних кораблекрушений.

Дальнейшие исследования у м. Панагия проводились в 1992 и 1993 гг. экспедицией под руководством краснодарского археолога А.В. Кондрашева. Основная часть находок, найденных на дне в этом районе на глубинах до 11 м, была представлена якорными камнями, каменными и свинцовыми якорными штоками и железными двурогими якорями, обломками амфор и др. предметами. Следует упомянуть также, что один свинцовый якорный шток и каменный якорь были найдены у м. Панагия в 1977 г. подводной поисковой экспедицией Керченского историко-археологического музея им. А.С. Пушкина. В 2011 в восточной части рифа Трутаева, экспедицией под руководством В. Долгова были обнаружены остатки кораблекрушения, предположительно XVIII–XIX вв.

49. Древняя якорная стоянка у м. Среднетузлинский

Располагается между мысами Тузла и Панагия. Кратковременные подводные разведки акватории Среднетузлинской каменной гряды проводились в 1981 г. экспедицией под руководством Д.Ф. Кравченко. В результате, на пятиметровой глубине были зафиксированы остатки корпуса деревянного судна XVIII в. и на южной стороне рифовой гряды железный, кованый якорь, датируемый V–VI вв.

50. Древняя якорная стоянка у банки «Мария Магдалина»

Банка Мария Магдалина расположена на юго-восточных подходах к Керченскому проливу на расстоянии 20,5 км к юго-востоку от мыса Железный Рог (Таманский полуостров). Имеет неправильную, слегка вытянутую по линии север-юг форму и занимает площадь около 3 кв. км. (глубины от 1,2 до 7,0 м). Между банкой и берегом имеется проход с глубинами до 12 м. Расстояние от банки до берега по прямой — около 2,5 км. Подводные археологические разведки в районе банки Мария Магдалина были проведены в 1989 г. (рук. А.В. Кондрашев) и в 1990 г. (рук. В.Н. Таскаев). В результате исследований были выявлены останки и отдельные предметы деревянного корабля конца XVIII — начала XIX вв., фрагменты керамики IV–I вв. до н.э., XI–XII вв. и XVII–XIX вв. и два железных якоря V–VII вв. н.э.

Судя по результатам разведок и с учетом того, что уровень воды в пределах Северного Причерноморья в середине-второй половине I тыс. до н.э. был ниже

современного как минимум на 4–5 м, юго–восточная часть банки, находящаяся в настоящее время под водой, в древности представляла собой, относительно большой по размерам каменистый остров, который мог использоваться античными мореплавателями.

51. Затопленная часть античного города Фанагория, VI в. до н.э. – X в.н.э.

Фанагория — самое большое древнегреческое городище на территории России, один из крупнейших античных городов Причерноморья. Располагается на Таманском полуострове недалеко от современного поселка Сенной в Краснодарском крае.

Город был основан в середине VI в. до н.э. греческими переселенцами из г. Теоса (совр. Малая Азия). Погиб в результате вражеского нашествия в начале X в.н.э. Имеет богатейшую историю.

Как и большинство древнегреческих городов, Фанагория находилась на берегу моря. В прибрежной части города, на берегу Таманского залива находился порт. Сюда на кораблях привозились товары из самых разных государств Средиземноморья.

Городище занимает площадь около 65 га и располагается на двух плато (верхнем и нижнем), спускающихся к морскому заливу. За 1600–летнюю историю города отложился мощный культурный слой, достигающий 7 м. толщины.

Исследования в Фанагории были начаты еще в XIX в. Начиная с 1936 г. на памятнике ведутся планомерные археологические раскопки. Они позволили установить хронологические рамки существования города, его границы, мощность культурных напластований. Среди важнейших открытий — жилой квартал времени основания города, который состоял из домов, построенных из сырцовых кирпичей; ремесленные мастерские (среди них мастерская, в которой отливали бронзовые статуи); несколько храмов; остатки оборонительной стены с воротами; «дом зерноторговца», в котором найдено около 1 тонны сгоревшего зерна. Примерно около трети площади древнего города затоплено морем. В 1999 г. были начаты подводные исследования (в том числе раскопки), которые продолжаются по настоящее время (рук. С.В. Ольховский). Раскопки показали, что на дне моря на значительной площади сохранились остатки древних строений, среди которых были обнаружены многочисленные мраморные архитектурные детали, относящиеся к какому–то

большому зданию (часть архитрава, порог, барабаны колонн). Здесь же был найден фрагмент мраморной женской статуи.

52. Затопленная часть античного города Горгиппия, IV в. до н. э. — III в. н. э.

В 1983 г. во время археологических раскопок в Анапе на улице В.И. Ленина, вблизи морского порта, где строился пансионат Океан (санаторий «Анапа–Океан»), были обнаружены остатки наиболее древнего поселения, существовавшего на берегу Анапской бухты в конце VI–V вв. до н. э., то есть времени, предшествующего жизни Горгиппа, а следовательно, времени, когда, город еще не мог носить его имя. Согласно исследованиям известного археолога И.Т.Кругликовой, это поселение было небогатым, люди жили в землянках и небольших наземных домиках. Однако найденная в жилищах керамика — большие амфоры для вина, привезенные из городов Средиземноморья, и глиняная столовая посуда, стенки которой были покрыты или расписаны черным лаком, изготовлявшаяся в городах Малой Азии, свидетельствуют о тесных связях обитателей поселка с Грецией. По предположению И.Т. Кругликовой, в данном месте в V в. до э. находился город, основанный греческими поселенцами и названный ими Синдом или Синдикой. Отчасти это мнение подтверждает археологическими данными.

На самом берегу моря в 1960 г. (где в период исследований размещалась лодочная станция), археологи обнаружили каменный фундамент древнего дома, обломки амфор и других сосудов и две большие, полуразрушенные рыбозасолочные ванны, использовавшиеся в I в. до н. э. — I в. н. э. Среди заполнявшего их мусора имелись обломки керамики I и II вв. н. э. Под одной из ванн сохранились остатки дома IV–III вв. до н. э. Анализ результатов исследований позволил И.Т. Кругликовой высказать убедительное мнение, что рыбозасолочные ванны были сооружены на месте жилого квартала IV–III вв. до н. э., который простирался до самого берега моря, располагаясь на террасах, и был частично уничтожен надвигавшимся на сушу морем.

53. Затопленная часть античного города Торик, VI–V вв. до н.э.

Об этом городище упоминается перипле Псевдо–Скилака, составленном в IV в. до н.э.. Он же, а позднее Страбон, Плиний и другие сообщают о Торетском

мысе, который отождествляется с Тонким мысом Геленджикской бухты, где были выявлены остатки города VI–V вв. до н.э. Он располагался в устье ныне почти высохшей речки, на скалистом грунте. В 1971–1974 гг. в этом месте были проведены археологические раскопки Новороссийско–Геленджикской экспедицией Института археологии Академии Наук СССР под руководством Н.А. Онайко. В результате исследований была обнаружена уцелевшая часть античного здания VI–V вв. до н.э. В здании сохранилось двадцать одно помещение и два коридора общей площадью 1540 кв.м. По мнению археологов, здание было не единственным. Торик вероятно, как и многие другие античные города Причерноморья, имел террасообразную планировку, обращенную к бухте. Несохранившаяся часть, видимо располагалась ниже и в настоящее время затоплено водами Черного моря.

II. НОВОЕ ВРЕМЯ [XVII–1918 г.]

135. Останки не идентифицированного парусного судна XVIII–XIX вв.

Обнаружены в 1989 г. подводной археологической экспедицией Краснодарского государственного историко–археологического музея–заповедника имени Е.Д. Фелицына под руководством А.В. Кондрашева в волноприбойной зоне песчаного пляжа близ станицы Благовещенская Анапского района. В период исследования, представляли собой два крупных фрагмента судна, располагавшихся рядом друг с другом: часть борта и фрагмент верхней части борта (уровень пушечных портов) с тремя вант–путенсами и сохранившимися на них юферами.

Крепление набора корпуса осуществлялось железными нагелями с круглыми шляпками, деревянными нагелями и бронзовыми четырехгранными гвоздями с круглой шляпкой. На досках внешней обшивки (2 шт.) сохранились многочисленные медные гвоздики, что указывает на обшивку корпуса медными листами. Очевидно, выявленные останки судна были размыты прошедшими штормами.

Глубина залегания на период исследований — 0,6–1,4 м.

136. Останки не идентифицированного парусного судна второй половины XIX в.

Обнаружены в 1981 г. подводной экспедицией «Цемесская бухта» (рук. Д.Ф. Кравченко) в районе в волноприбойной зоне песчаного пляжа близ села Витя-

зеву Анапского района. Сохранившаяся часть корпуса представляет собой продольный и поперечный набор, в основном днищевой части: киль, штевни, шпангоуты, кильсон, 2 степса.

Длина сохранившейся части корпуса по штевням — 21,65 м. Высота от киля — 2,0 м. Для крепления частей и деталей корпуса использовались деревянные и металлические нагели. А также кованые гвозди. У правого борта, рядом со степсом грот-мачты была обнаружена пушка, относящаяся к типу «коротких» корабельных, производившихся не ранее второго десятилетия XIX в. Вероятнее всего, найденные остатки принадлежат вооруженному транспортному судну Морского ведомства России. Подобные суда осуществляли связь между Крымским и Кавказским побережьями. Пушка и один из степсов судна были подняты. Глубина залегания на период исследований — до 1,5 м.

По некоторой информации, в последующие годы, остатки корпуса (после неудачной попытки его разбора) были частично разрушены и заматы грунтом.

134. Останки не идентифицированного судна конца XVIII — начала XIX вв.

Были зафиксированы в 1989 г. подводной археологической экспедицией Краснодарского государственного историко-археологического музея-заповедника имени Е.Д. Фелицына под руководством А.В. Кондрашева в западной части банки Мария Магдалина (у северной подошвы каменной отмели).

В 1990 г. совместной экспедицией музея-заповедника и Центра комплексных подводных исследований (г. Москва) рядом с останками были найдены фрагмент керамического сосуда с внутренней поливой, часть стеклянной колбы от лампадки, бронзовые гвозди, деревянный шкив от корабельного блока и три деформированных фрагмента медной обшивки днищевой части корпуса судна. Глубина залегания находок — около 6 м.

137. Останки не идентифицированного судна

Были обнаружены в 2010 г. в районе рифа Трутаева, близ «Холодной балки».

По краткой информации авторов находки на месте кораблекрушения было зафиксировано большое количество керамики и кованых гвоздей.

138. Останки не идентифицированного парусного судна XVIII в.

Найдены в 1977 г. подводной поисковой экспедицией Керченского историко–археологического музея им. А.С. Пушкина в районе м. Тузлы. На рифах мыса обнаружено и частично поднято несколько ружей разных систем, ядра, кнншпеля, ятаган, ножны, ручка кинжала, литые свинцовые пули, чугунная пушка, абордажные крючья, куски такелажа, гаки, цепи и т.п. По мнению авторов находки, останки принадлежат турецкому судну, потопленному во время морского сражения в июле 1790 г.

142. Останки не идентифицированного судна XIX в.

Были найдены в 1979 г. группой керченских аквалангистов под руководством А. Шамрая у п. Героевское. Судно лежало на ровном киле, замытое в песок на уровень нижней палубы. По мнению автора находки останки принадлежали деревянному судну XIX в.

143. «Геленджик», 12–пушечный люггер

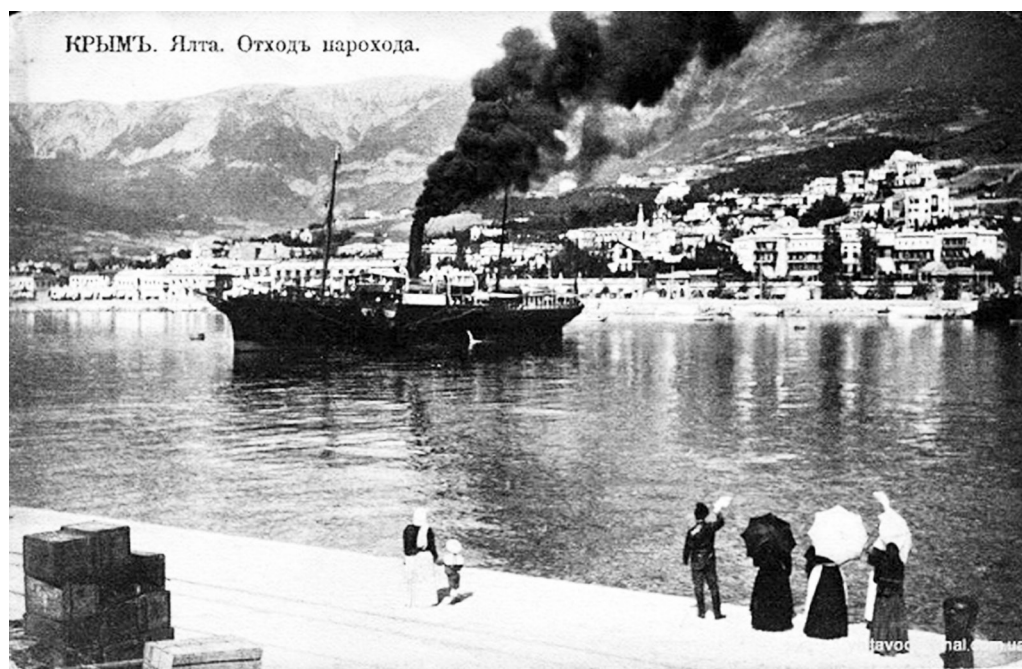
Заложен 31.01.1831 г. в Николаеве. Судостроитель полковник Осминин. Спущен на воду 08.10.1831 г. и включен в состав Черноморского Флота. Длина 23,5 м., ширина 5,2 м.

В 1832–1834 гг. и 1836–1839 гг. ежегодно в составе отрядов и эскадр находился у Кавказского побережья. 10.07.1838 г. с эскадрой контр–адмирала С.П. Хрущева участвовал в высадке десанта в устье р. Шапсухо. В 1835 г. занимал брандвахтенный пост в Феодосии. 22.11.1839 г. на Новороссийском рейде во время шторма открылась сильная течь в корпусе судна, волны заливали палубу. Вода на морозе замерзла, и он стал погружаться. Для спасения экипажа пришлось обрубить якорный канат, люггер был выброшен на берег и разбился. Экипаж был спасен.

Командиры: М. П. Панютин (1832–1834), Н. Х. Кокараки (1835), М. Т. Барладан (1836–1838), И. Т. Алексеев (1839).

139. «Царь Константин», бриг

19 декабря 1811 г. корабль под командованием капитан–лейтенанта Г.М. Костенича напоролся на береговую отмель близ Анапы и затонул. Все спаслись.



Пароход «Ялта» (объект № 316)

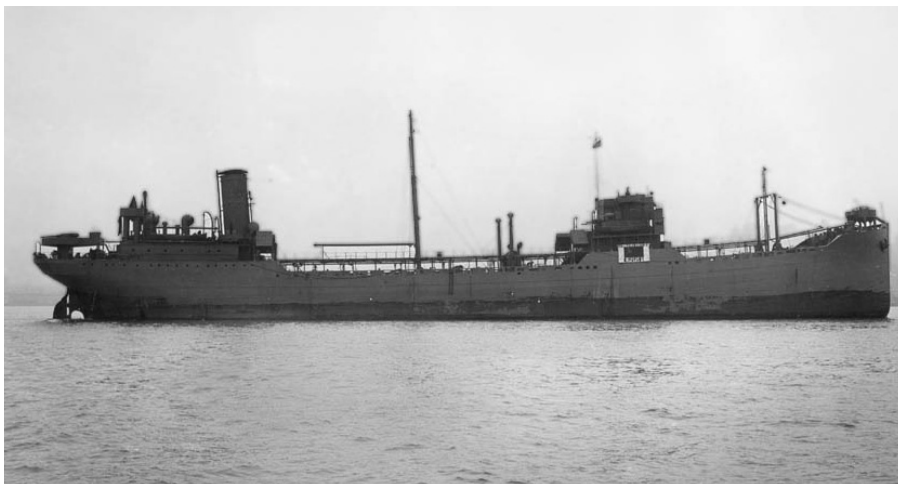


Пароход «Князь Оболенский» (объект № 326)

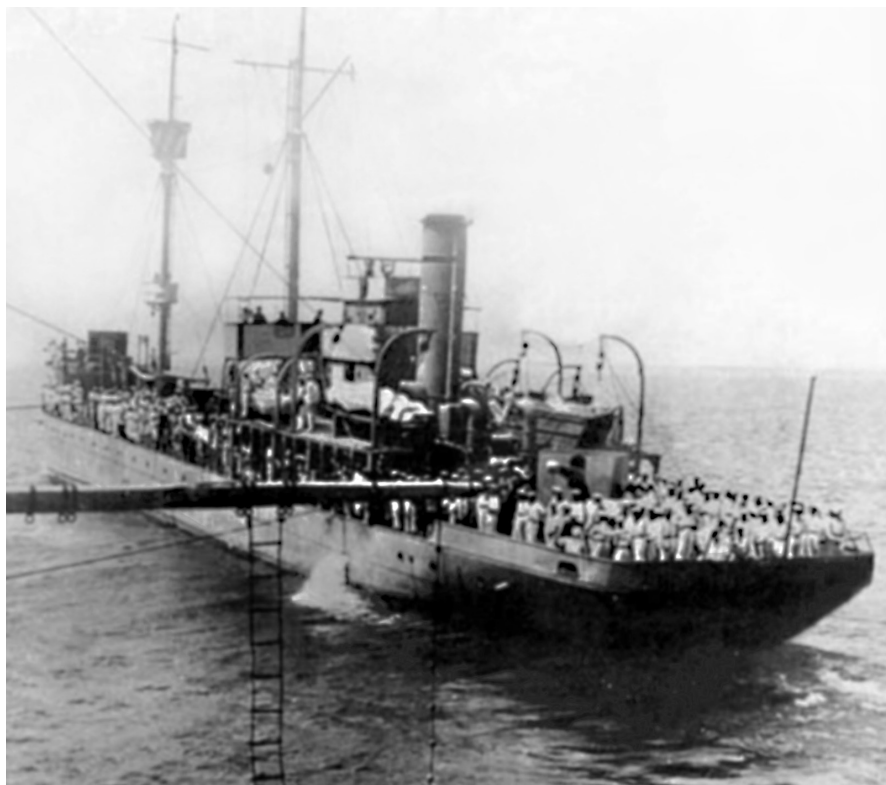


Линейный корабль «Свободная Россия» и часть предметов, поднятых со дна (объект № 320)

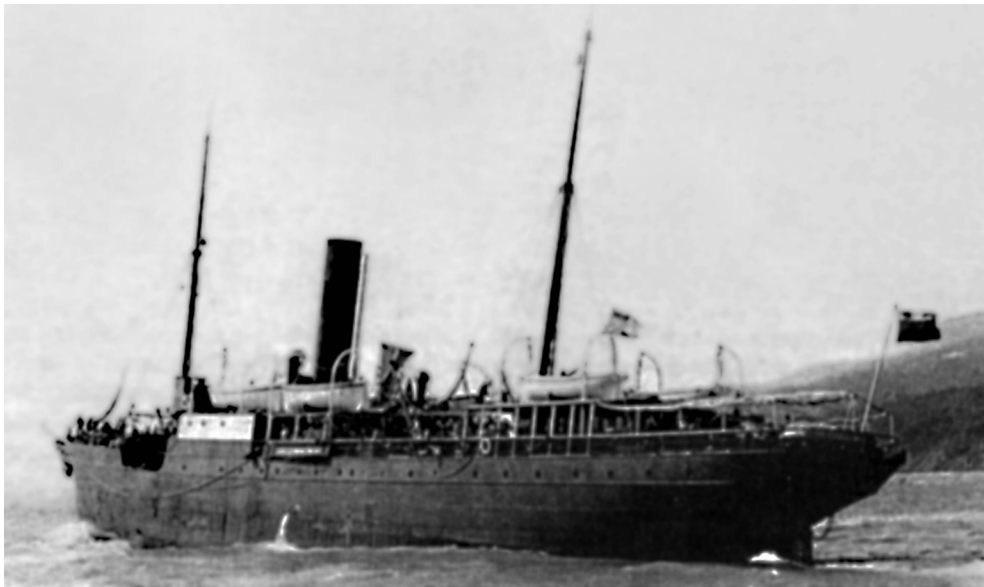




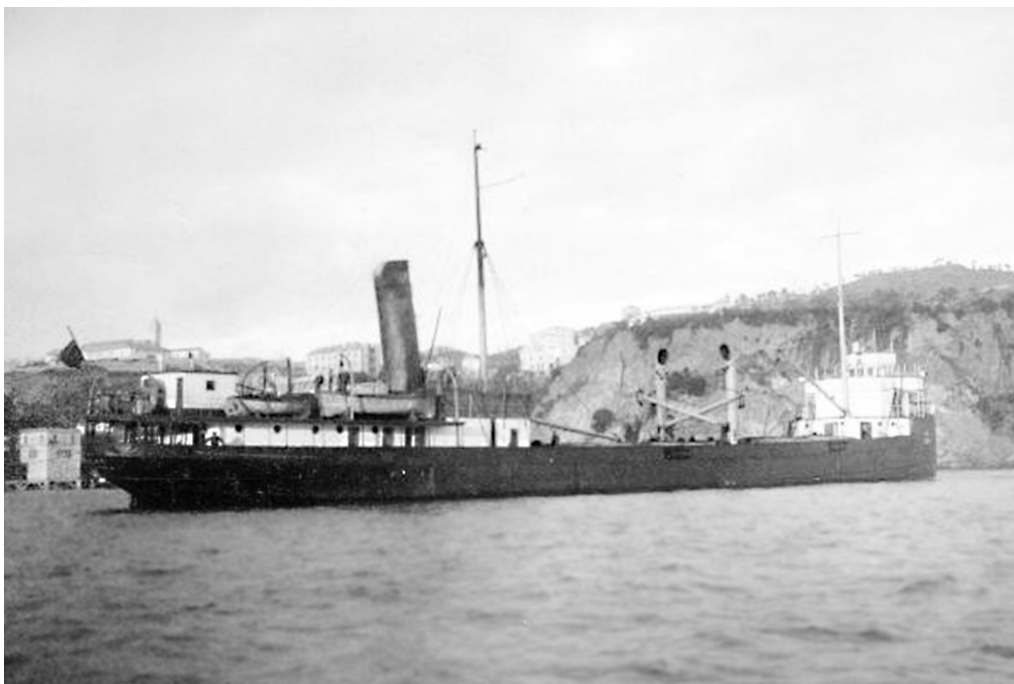
Танкер «Валериан Куйбышев» (объект № 814)



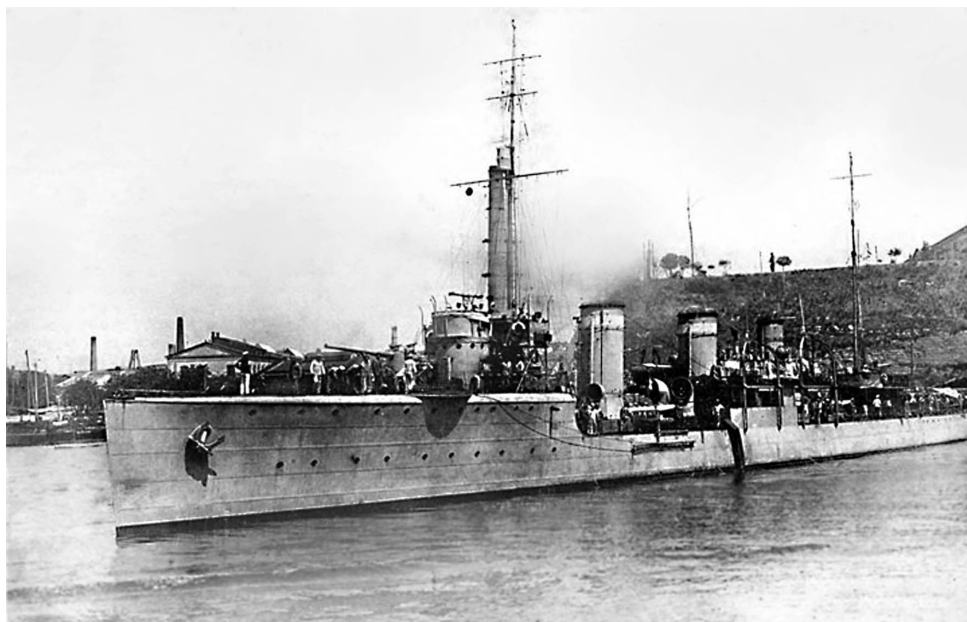
Канонерская лодка «Красная Грузия» (объект № 909)



Пароход «Ялта» (объект № 316)



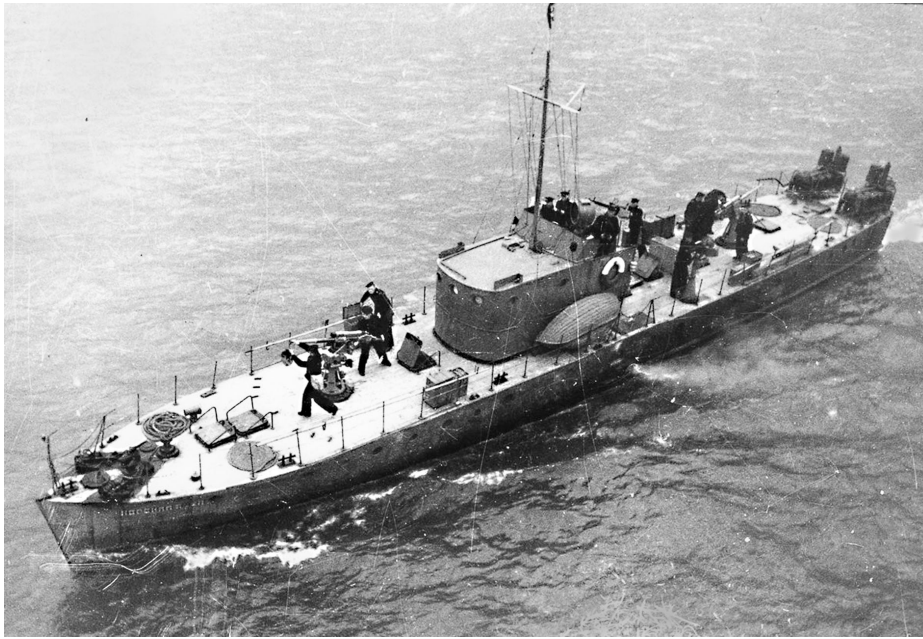
Военизированное судно «Ян Томп» (объект № 1001)



Эскадренный миноносец «Громкий» (объект № 319)



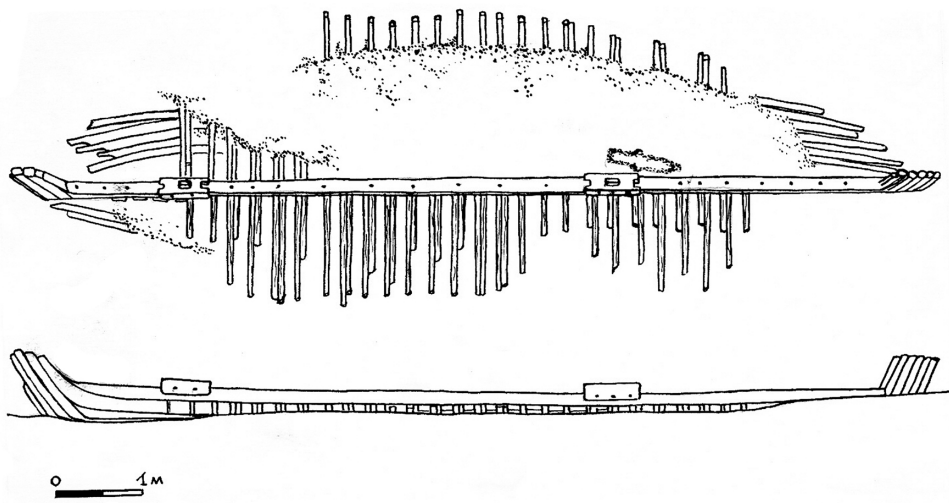
Катер ПВО-20 (объект № 607)



Охотник за подводными лодками типа «МО-4»



Торпедные катера типа «Г-5»



*Останки судна XIX в. и пушка, найденные у села Витязево
(объект № 136)*





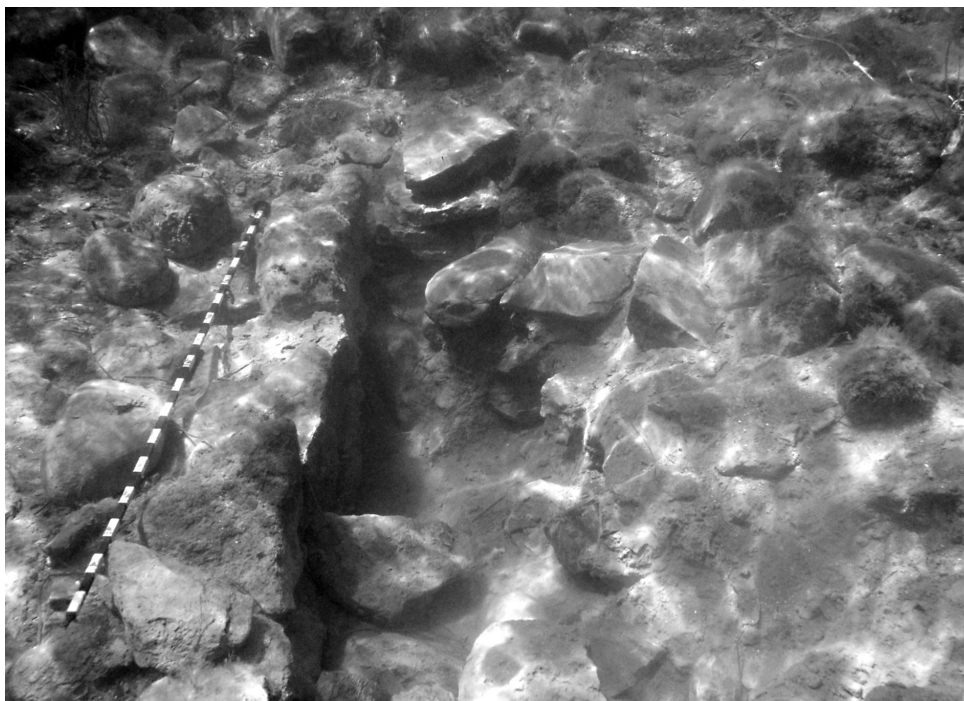
*Конструкция подводного ряжа затопленной части Фанагории
(объект № 51)*



*Останки судна I в.н.э., затонувшего у античного города Фанагория
(объект № 51)*



Античный город Гермонасса (объект № 44)



*Остатки строений частично затопленного античного поселения Патрей
(объект № 42)*

140. «Ревнитель», транспорт

10 февраля 1827 г. транспорт под командованием лейтенанта З.Н. Талаева был разбит штормом на восточном берегу Черного моря, севернее Анапы.

141. «Нарцис», бригантина

17 февраля 1832 г. судно под командованием капитан–лейтенанта Г.И. Романовича было брошено на мель у Анапы. Все спаслись.

144. «Паламед», бриг

Заложен в Николаевском адмиралтействе 04.10.1837 г. Строитель Кириллов. Спущен на воду 05.09.1839 г., вошел в состав Черноморского Флота. Длина — 30,9 м, ширина — 9,8 м, осадка — 4,2 м.; вооружение: 2 8–фн пушки и 16 24–фн карронад.

В 1840, 1841, 1844, 1845 и 1847 гг. в составе отрядов и эскадр находился в практических плаваниях в Черном море. В 1842 и 1843 г. находился в Архипелаге в распоряжении русского посланника в Греции. В 1846 г. в составе отряда действовал у Кавказского побережья. 20.05.1846 г. у форта Лазаревский взял в плен турецкое судно. В конце 1847 г. прибыл в Новороссийск и вошел в состав отряда судов Абхазской экспедиции.

13 января 1848 г. на Новороссийском рейде был застигнут борой, сорван с якоря, выброшен на берег и разбит. Погибли 5 чел.

Командиры корабля: Ф.Д. Бартенев (1840–1845); И.И. Вердеман (с 1846 по 13.01.1848).

145. «Ингулец», транспорт

Заложен 23 марта 1826 г. в Николаевском адмиралтействе Строитель полковник Разумов. Спущен на воду 18 ноября 1826 г. Вооружение 18 пушек. Имел длину 31,3 м., ширину 8,5 м., осадку 5,75 м., водоизмещение 335 т.

Во время войны с Турцией 1828–1829 гг. перевозил припасы, войска и раненых. В 1832 г. ходил в Константинополь. В июле 1835 г. шел из Севастополя с грузом для Геленджикского отряда. 14 июля вовремя шторма открылась сильная течь, и «Ингулец» пошел в Геленджикскую бухту, но налетел на риф и затонул.

146. «Варна», 60–пушечный фрегат

Серия из шести 60–пушечных фрегатов, построенных в Николаеве по проекту, разработанному под наблюдением адмирала А. С. Грейга. По размерениям и вооружению они ненамного уступали 74–пушечным кораблям и иногда именовались 60–пушечными кораблями. Длина — 51,9 м, ширина — 13,1 м, осадка — 5,2 м. Вооружение: 60 орудий. Экипаж: 420/450 чел.

Был заложен в 1829 г. на верфи А. А. Перовского в Николаеве. Строитель М. И. Суровцов. Спущен на воду 16.08.1830 г., вошел в состав Черноморского Флота. Назван в честь взятия русской армией при активной поддержке Черноморского флота турецкой крепости Варна 29.9.1828 г. В 1832 г. перешел из Николаева в Севастополь.

Участвовал в экспедиции Черноморского Флота на Босфор в 1833 г.

В 1834–1837 гг. находился в практических плаваниях в Черном море. В 1838 г. входил в составе отряда судов Абхазской экспедиции.

Затонул в ночь с 30 на 31 мая 1838 г. во время шторма в устье р. Соча–Пста (р. Сочинка). Погибло 17 чел.

Командиры корабля: Ф.И. Ратч (1830–1831); А.С. Сундий (1833 г.); Э.И. Вергопуло (1834 г.); И.А. Аркас (1835–1837 гг.); А.А. Тишевский (1838 г.).

Весной 1998 г. местными мальчишками, купавшимися в море у парка им. Фрунзе были найдены картечное ядро и судовой бронзовый компас, на котором была выбита дата — 1825 год. Ранее в этом месте, по сообщению местных жителей, морскими волнами, неоднократно, выбрасывались на берег деревянные и металлические детали от затонувшего судна.

В 1999 г. место кораблекрушения было обследовано подводной археологической экспедицией под руководством А.В. Кондрашева при участии аквалангистов сочинского клуба «Лагуна» (рук. П. Калюжный). В результате разведки, в акватории пляжа «Приморский» (г. Сочи), на глубине 3,5–6,4 м были выявлено большое количество находок: чугунные брусочки, служившие балластом на парусных военных судах, бронзовые гвозди, свинцовые ружейные картечины, пуговицы, монеты, пушечные ядра, медный нательный крестик и др. По мнению А.В. Кондрашева основная масса находок и возможно, части корпуса, в настоящее время, перекрыты донными отложениями.

147. «Месемврия», 24 пушечный корвет

Заложен 03.05.1831 г. в Севастопольском адмиралтействе. Строитель А.П. Прокофьев. Спущен на воду 24.04.1832 г. и вошел в состав Черноморского флота. Длина 40,5 м., ширина 10,7 м., осадка 3,1 м. (по другим данным — 4,6 м.). Вооружение — 24 пушки. Команда — 182/190 чел. Входил в состав «Абхазской эскадры». Назван в память о взятии турецкой крепости Месемврия русской армией при поддержке эскадры адмирала А.С. Грейга 10.07.1829 г.

В 1833–1837 гг. в составе Геленджикского отряда судов действовал у Кавказского побережья. 15.04.1833 г. вместе со шхуной «Курьер» вошел в залив Вулан и высадил десант, который при поддержке судовой артиллерии отогнал в горы турок и горцев и захватил 3 судна контрабандистов. 06.01.1834 г. у Геленджика взял в плен 2 турецких судна. В 1835 г. вместе с бригом «Кастор» «истребил» в Суджукской бухте 3 судна контрабандистов.

В 1838 г. в составе Сухумской эскадры контр-адмирала Ф.Г. Артюкова действовал у берегов Абхазии. 13.04. участвовал в высадке десанта в устье р. Сочи.

В ночь с 30 на 31 мая 1838 г., находясь в устье р. Сочи, сильным штормом был выброшен на берег за мысом Соча-бытх и разбит. Погибло 6 чел., 7 чел. пропало без вести.

Командиры корабля: А. Б. Броневский (1833–1835); С. Н. Абрютин (с 1836 по 09.1837); З. А. Аркас (с 9.1837); Н. М. Бутаков (1838).

В 1998 г. в районе гибели судна (г. Сочи, Центральный район, пляж «Солнечный») были найдены и подняты 2 чугунные корабельные 32-х фунтовые «карронады». В 1999 г. место кораблекрушения было обследовано подводной археологической экспедицией под руководством А.В. Кондрашева при участии аквалангистов сочинского клуба «Лагуна» (рук. П. Калюжный). В результате разведки, на глубине 3,0–3,6 м были найдены фрагменты медных листов днищевой обшивки судна, картечь, пушечные ядра, обломки медных нагелей и др. По мнению А.В. Кондрашева основная масса находок и возможно, части корпуса, в настоящее время, перекрыты донными отложениями.

148. «Святые Антоний и Феодосий», купеческое судно

Затонуло в шторм в ночь с 30 на 31 мая 1838 г. в устье р. Соча-Пста (р. Сочинка) (в настоящее время, г. Сочи, акватория напротив гостиницы «Ленин-

град») с грузом стройматериалов, примерно в 430 м. южнее по берегу от фрегата «Варна».

149. «Царь Константин и Елена», купеческое судно

Затонуло в шторм в ночь с 30 на 31 мая 1838 г. в устье р. Соча–Пста (р. Сочинка) (в настоящее время, г. Сочи, акватория напротив гостиницы «Ленинград») с грузом стройматериалов.

150. «Георгий Победоносец», купеческое судно

Затонуло в шторм в ночь с 30 на 31 мая 1838 г. в устье р. Соча–Пста (р. Сочинка) (в настоящее время, г. Сочи, акватория напротив гостиницы «Ленинград») с грузом стройматериалов.

151. «Святой Николай», купеческое судно

Затонуло в шторм в ночь с 30 на 31 мая 1838 г. в устье р. Соча–Пста (р. Сочинка) (в настоящее время, г. Сочи, акватория напротив гостиницы «Ленинград») с грузом стройматериалов.

152. «Святой Иоанн», купеческое судно

Затонуло в шторм в ночь с 30 на 31 мая 1838 г. в устье р. Соча–Пста (р. Сочинка) (в настоящее время, г. Сочи, акватория напротив гостиницы «Ленинград») с грузом стройматериалов.

153. «Покров Пресвятой Богородицы», купеческое судно

Затонуло в шторм в ночь с 30 на 31 мая 1838 г. в устье р. Соча–Пста (р. Сочинка) (в настоящее время, г. Сочи, акватория напротив гостиницы «Ленинград») с грузом стройматериалов.

154. «Штиглиц», купеческое судно

Затонуло в шторм в ночь с 30 на 31 мая 1838 г. в устье р. Соча–Пста (р. Сочинка) (в настоящее время, г. Сочи, акватория напротив гостиницы «Ленинград») с грузом стройматериалов.

155. «Язон», пароход

Пароход был заказан в феврале 1836 г. в Англии Иосифу Флетчеру и Вильяму Ферналю. Имел две балансирующие одноцилиндровые паровые машины общей мощностью 120 сил и два железных котла Буттерлейской компании. Размеры судна составляли: длина 45,7 м (между перпендикулярами), ширина — 7,3 м., артиллерийское вооружение — четыре 12 фунтовых (122–мм) карронад. 9 октября 1836 г. пароход прибыл из Англии в Одессу. Однако эксплуатировался он не долго. Во время непогоды 30 мая 1838 г. в 13 ч 30 мин «Язон» (командир капитан–лейтенант Я.Ф. Хомутов) прибыл на рейд Вельяминского укрепления и отдал якоря. Ветер все усиливался, поэтому пустили в ход машины. Вечером пароход стало заливать водой. Около полуночи шторм достиг такой силы, что, несмотря на работу машин «Язон» начал дрейфовать к берегу. Вода залила топку котлов, и машины остановились. Во втором часу ночи пароход коснулся мели. Волнами сорвало люки, и пароход, вскоре погрузился по палубу. Часть команды спаслась (погибло 42 чел.). Несмотря на большие повреждения, пароход все же был спасен. Его стали готовить к буксировке в Севастополь. Но штормом 16 июля «Язон» был выброшен на берег и погиб в устье р. Туапсе.

156. «Фемистокл», бриг

Заложен 21.10.1832 г. в Николаевском адмиралтействе. Корабельный мастер А.С. Акимов. Спущен на воду 06.09.1833 г., и включен в состав Черноморского Флота. Длина: 29,7 м, ширина: 9,4 м, глубина интрюма: 4,2 м. Вооружение — 18 орудий. Считался лучшим «ходоком» Черноморского флота.

В июле 1834 г. перешел из Николаева в Севастополь, а затем в Грецию в распоряжение русской миссии в Афинах. 15.08.1835 г. вернулся из Архипелага в Севастополь. В 1836 г. находился в Черном море с гардемаринами на борту. В 1837 г. вновь находился в Греции в распоряжении русской миссии. 12.05.1838 г. в составе эскадры вице–адмирала М.П. Лазарева участвовал в высадке десанта в устье р. Туапсе. После занятия войсками Туапсе был оставлен у Кавказского побережья в составе отряда судов Абхазской экспедиции.

31.05.1838 г. во время сильнейшего шторма разбился вблизи берега недалеко от устья р. Туапсе, погибли 2 человека.

Командиры: В.А. Корнилов (1834–1836), Н.Ф. Метлин (1837–1838)

157. «Скорый», тендер

Заложен 09.08.1832 г. в Севастопольском адмиралтействе. Мастер–судо-строитель С.И. Чернявский. Спущен на воду 28.05.1833 г. и включен в состав Черноморского Флота. Длина 15,1 м. (по палубе), ширина 5,7 м., осадка 3,1 м. Вооружение — 6 орудий. В 1833 г. нес службу в Севастопольском порту. В 1834 — 1938 гг. использовался для патрулирования у Кавказского побережья. 31 мая 1838 г. во время сильного шторма разбился у Берга, в районе устья р. Туапсе.

Командиры: П. Ф. Хомутов (1833–1836 гг.), П. И. Кислинский (с 1837 по 31.05.1838 гг.).

158. «Ланжерон», транспорт

Длина 27,1 м. Ширина 7,7 м. Водоизмещение 247 т. Вооружение 8/4 пушки. Поступил в Черноморский флот в 1826 г. из транспортной флотилии Военного ведомства. Во время войны с Турцией 1828–1829 гг. крейсировал у Кавказских берегов, перевозил грузы, войска и раненых. С 1837 г. находился у берегов Абхазии. 31 мая 1838 г. во время сильного шторма разбился у Туапсе.

159. Купеческое судно

Погибло 31 мая 1838 г. во время сильного шторма в устье р. Туапсе.

160. Купеческое судно

Погибло 31 мая 1838 г. во время сильного шторма в устье р. Туапсе.

161. Купеческое судно

Погибло 31 мая 1838 г. во время сильного шторма в устье р. Туапсе.

162. Купеческое судно

Погибло 31 мая 1838 г. во время сильного шторма в устье р. Туапсе.

163. Купеческое судно

Погибло 31 мая 1838 г. во время сильного шторма в устье р. Туапсе.

164. Купеческое судно

Погибло 31 мая 1838 г. во время сильного шторма в устье р. Туапсе.

165. Купеческое судно

Погибло 31 мая 1838 г. во время сильного шторма в устье р. Туапсе.

166. Купеческое судно

Погибло 31 мая 1838 г. во время сильного шторма в устье р. Туапсе.

167. «Маруся–Яая», транспорт

Затонуло напротив сочинского порта в шторм около 1910 г.

168. Не идентифицированные суда

По некоторым сведениям три русских купеческих парусных судна были разбиты о берег близ Турецкой Щели (Сочинского маяка) ураганом 4 декабря 1841 г.

ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА

315. «Казбек», пароход

Был построен в мае 1896 г. по заказу РОПиТ на верфи «R. & W.Hawthorn Leslie & CO» в Ньюкасле (Англия)(строительный № 338). Портом приписки стала Одесса (№ 170.). Вместимость 1361,48 брт, грузоподъемность 982,8 т, длина 71,8 м, ширина 10,45 м, осадка 5,1 м, общая мощность двух вертикальных паровых машин тройного расширения 1100 л.с, скорость хода 10 уз, экипаж 33 чел, число пассажиров 1–го и 2–го классов — 42, 3–го класса — 300.

В начале Первой мировой войны, 16 октября 1914 г., спеша на помощь додрывшемуся на mine в Керченском проливе пароходу «Ялта», «Казбек» наскочил на минное поле выставленное турецким крейсером «Midilli», подорвался и затонул в двух милях восточнее мыса Такиль. Погибло 10 человек. Остальные члены экипажа на плотках из бревен добрались до Керчи.

316. «Ялта», пароход

Двухпалубный двухвинтовой товаропассажирский пароход «Ялта» (строительный № 550) был построен в 1896 г. по заказу Русского общества Азовского пароходства на верфи «Sir James Laing» в Сандерленде (Англия). Вместимость 902,94 брт, грузоподъемность 982,8 т, длина 67,1 м, ширина 10,4 м, осадка 3,5 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 700 л.с, скорость 9 уз, экипаж 22 чел. Судно могло принимать на борт 42 пассажира в каютах 1–го и 2–го классов и 300 пассажиров в помещениях 3–го класса и эксплуатировалось на грузопассажирской Крымско–Кавказской линии.

27 апреля 1901 г. пароход был передан в аренду РОПиТ. Он продолжал ходить на Крымско–Кавказской линии, делая за навигацию более 90 рейсов. Портом приписки была Одесса (№ 202). В 1912 г. Приобретен РОПиТом в собственность.

В начале Первой мировой войны «Ялта», следуя с Кавказа в Керчь, 16 октября 1914 г. подорвалась на минах, выставленных турецким крейсером «Midilli» в Керченском проливе, и затонула в 1 миле от мыса Такиль.

В 2004 г. при проведении подводной экспедиции «Эльтиген–2004» в двух милях восточнее мыса Такиль, было обнаружено и обследовано затонувшее судно. Ранее этот объект идентифицировался как транспорт «Рот–Фронт» погибший в данном районе во время Великой Отечественной войны. По полученным экспедицией «Эльтиген–2004» фото было определено, что данный объект все же является пароходом «Казбек».

317. «Керчь», эскадренный миноносец

Заказан в рамках программы нового усиления Черноморского флота 1914 года. По настоянию офицеров флота и руководства Общества Николаевских заводов и верфей (последнее — с целью удешевить и упростить работы) был повторен эсминец «Дерзкий» с устранением недостатков, выявленных в процессе его эксплуатации. В процессе постройки, на основе боевого опыта, кормовой (пятый) торпедный аппарат заменили на 102–мм орудие, а в апреле 1917 г. 40–мм зенитные автоматы заменили на 57–мм зенитные пушки.

15.07.1915 г. зачислен в списки судов Черноморского флота, 11.11.1915 г. заложен на судовой верфи завода «Наваль» Общества Николаевских заводов и верфей (с 1915 г. — треста «Наваль–Руссуд») в Николаеве, спущен на воду 31.05.1916 г.,

вступил в строй 10.07.1917 г. Длина — 93,26 м, ширина 9,07 м, осадка 4,04 м. Водоизмещение: 1795 т. Силовая установка: 2 паровые турбины, 5 котлов, 2 винта, 28557 л.с. Вооружение: 4 × 1 102 мм орудия, 2х1 57–мм зенитки, 4 × 1 7,62–мм пулемета, 4 × 3 надводных 457–мм торпедных аппарата, 80 мин заграждения. Экипаж: 136 чел.

29.12.1917 г. вошел в состав Красного Черноморского флота. В январе 1918 г. участвовал в боях против румынских войск в районе Вилково в устье реки Дунай. 29.04.1918 г. убыл из Севастополя в Новороссийск, где 18.06.1918 г., по приказу Советского правительства, принял активное участие в потоплении части кораблей Черноморского флота, во избежание захвата их германскими войсками, после чего ушел к Туапсе и 19 июня 1918 г., в 3 милях от входа в порт, у мыса Кадош, был затоплен экипажем.

В октябре 1925 г. был обнаружен водолазами ЭПРОНа на глубине 27 м., опрокинутым вверх килем. Четыре года спустя на эсминце начались судоподъемные работы, закончившиеся неудачей: корпус корабля был перерезан стальными понтонными стропами.

03.12.1932 г. Черноморской партией ЭПРОН была поднята средняя часть эсминца с главными механизмами. Турбины «Керчи» передали городской электростанции в Туапсе. Останки же корабля были оставлены на дне. По данным гидрографии, координаты гибели эсминца 44°05.716'N 39°00.866'E. Глубина 28 м., возвышение над грунтом около 4 м. В 2003 г. останки эсминца были обследованы во время проведения экспедиции «Небуг–2003». «Керчь» лежит на грунте вверх килем. Корпус разделен на несколько частей. Лучше всего сохранилась кормовая часть. Винты отсутствуют. Хорошо просматривается руль.

318. «Пронзительный», эскадренный миноносец

Заказан в рамках программы судостроения, принятой в 1911 г. и известной как «ассигнование средств на усиление Черноморского флота». 24.10.1911 г. зачислен в списки судов Черноморского флота, 31.10.1913 г. заложен на судостроительном заводе «Наваль» Общества Николаевских заводов и верфей, спущен на воду 15.03.1914 г., вступил в строй 29.10.1914 г. Длина — 93,9 м, ширина 9,3 м, осадка 3,4 м. Водоизмещение: 1190 т. Скорость хода максимальная: 34 узла. Силовая установка: 2 паровые турбины, 5 котлов, 2 винта, 23500 л.с. Вооружение:

3 × 1 102 мм орудия, 2 × 1 7,62–мм пулемета, 5 × 2 надводных 457–мм торпедных аппарата, 80 мин заграждения. Экипаж: 111 чел.

В период Первой мировой войны участвовал в набеговых операциях на коммуникации и побережье противника, нес разведывательную и блокадную службы у берегов Турции, выставлял мины на подходе к проливу Босфор и в районе Варны, обеспечивал и прикрывал минные постановки легких сил флота. Совместно с другими кораблями уничтожил до 165 турецких парусников, 16 транспортов и судов, потопил 11.12.1915 г. турецкие канонерские лодки «Tachkeupru» и «Iesgar», а 31.12.1916 г. — германскую подводную лодку «UC 13». 21.08.1916 г., совместно с эсминцем «Дерзкий», захватил в качестве трофея турецкий пароход «Туркестан».

29.12.1917 г. вошел в состав Красного Черноморского флота. 29.04.1918 г. убыл из Севастополя в Новороссийск, где 18 июня 1918 г. по приказу Советского правительства, во избежание захвата германскими войсками, был затоплен экипажем. В середине 1920–х гг. был обнаружен водолазами ЭПРОНа на глубине 31 м. В 1926 г. были начаты судоподъемные работы, однако, закончившиеся неудачно. При подъеме корпус корабля был сильно поврежден. Спустя четыре года с эсминца были сняты главные механизмы и котлы. В 1956 г. корпус корабля разрезали под водой и частично подняли на поверхность.

319. «Громкий», эскадренный миноносец

Заказан в рамках программы судостроения принятой в 1911 г. и известной как «ассигнование средств на усиление Черноморского флота». Строился по проекту Путиловского завода, победившего в конкурсе, объявленным Морским генеральным штабом в 1911 г. По существу, повторял эсминец «Дерзкий», но по внешнему виду корабли обоих классов различались между собой верхним срезом дымовых труб.

24.10.1911 г. зачислен в списки судов Черноморского флота, в ноябре 1912 г. заложен на судовой верфи Невского судостроительного и механического завода в Санкт–Петербурге, 13.10.1913 г. перезаложен на эллинге Николаевского адмиралтейства в Николаеве, спущен на воду 18.12.1913 г., достроен на судовой верфи Общества Николаевских заводов и верфей, вступил в строй 03.05.1915 г. Длина — 97,99 м, ширина 9,3 м, осадка 3,41 м. Водоизмещение: 1110 т. Силовая установка: 2 паровые турбины, 5 котлов, 2 винта, 25000 л.с. Вооружение: 3 × 1 102 мм орудия,

2 × 1 7,62–мм пулемета, 5 × 2 надводных 457–мм торпедных аппарата, 80 мин заграждения. С 1916 года: 3 102 мм, 2 47–мм орудия, 4 7,62–мм пулемета, 5 × 2 надводных 457–мм торпедных аппарата, 80 мин заграждения. Экипаж: 111 чел.

В период Первой мировой войны входил в состав 22–го дивизиона минной бригады Черноморского флота. Участвовал в набеговых операциях на коммуникации противника, нес блокадную и разведывательную службы у берегов Турции, обстреливал береговые укрепления и портовые сооружения, обеспечивал и прикрывал минно–заградительные и набеговые действия других сил флота, высаживал разведывательно–диверсионные группы. С 10 января по 16.02.1916 г. участвовал в Эрзерумской наступательной операции. Совместно с другими кораблями уничтожил до 10 турецких парусников и паровых судов.

29.12.1917 г. вошел в состав Красного Черноморского флота. 29 апреля 1918 г. ушел из Севастополя в Новороссийск, где 17 июня 1918 г. по приказу Советского правительства, во избежание захвата германскими войсками, был затоплен экипажем близ Новороссийска в Цемесской бухте, в 3 милях от Широкой балки.

В 1947 г. при разминировании Цемесской бухты «Громкий» был обнаружен в точке 44°37.784'N 37°49.498'E на глубине 36–42 м и обследован Аварийно–спасательной службой Черноморского флота. Однако, из–за сильной коррозии корпуса, надстроек и механизмов был оставлен на грунте.

В настоящее время корабль лежит на левом борту, до половины погрузившись в ил. При затоплении он ударился носом о дно, поэтому носовая часть (форштевень) свернута на правый борт. Сейчас эсминец является одним из наиболее примечательных затопленных объектов Новороссийской бухты.

320. «Свободная Россия», линейный корабль

Заложен 17.10.1911 г. на заводе «Наваль» в Николаеве, спущен на воду 24.05.1914 г., вступил в строй 05.10.1915 г. Изначально носил название «Екатерина II», с 14.06.1915 г. переименован в «Императрицу Екатерину Великую», а с 16.04.1917 г. — в «Свободную Россию». Водоизмещение: 23873–24960 тонн. Длина: 169,46 м, ширина: 28,07 м, осадка: 8,36 м. Мощность двигателей: 27000 л. с., скорость: 21 уз. Вооружение: 12 305–мм орудий, 20 130–мм орудий, 8 75–мм зенитных орудий, 4 7,62–мм пулемета Торпедных аппарата 4 457–мм.

30 апреля 1918 г. вышел из Севастополя в Новороссийск. 18 июня 1918 г., чтобы линкор не достался наступающим германским войскам по приказу В. И. Ленина, корабль был подорван торпедами с эсминца «Керчь».

В конце 1920–х гг. линкор был найден водолазами ЭПРОНа. Он лежал на грунте вверх днищем на глубине 42 метра, возвышаясь над грунтом на 13 метров. В 1930–х годах с корабля подняли две башни главного калибра, лежавшие рядом с корпусом и приступили к судоподъемным работам, закончившимся, однако неудачей: при пробивки лазов в корпусе корабля сдетонировали снаряды главного калибра и произошел взрыв. Из-за сильного разрушения корпуса было принято решение от подъема отказаться.

В предвоенные годы с корабля были подняты части башен линкора. Их броню, конструкции и пушки передали флоту.

В настоящее время «Свободная Россия» является популярным объектом дайвинга. Линкор лежит вверх килем, винты отсутствуют. Сильные разрушения носовой части корабля. Координаты 44°36.386'N 37°53.900'E.

321. «Фидониси», эскадренный миноносец

Заказан в рамках программы нового усиления Черноморского флота 1914 г.

15.07.1915 г. зачислен в списки судов Черноморского флота, 11.11.1915 г. заложен на судовой верфи завода «Наваль» Общества Николаевских заводов и верфей (с 1915 г. — треста «Наваль–Руссуд») в Николаеве. Длина — 93,26 м, ширина 9,07 м, осадка 4,04 м. Водоизмещение: 1795 т. Скорость хода максимальная: 33 узла. Дальность плавания: 1500 миль при 21 узлах. Силовая установка: 2 паровые турбины, 5 котлов, 2 винта, 28557 л.с. Вооружение: 4 × 1 102 мм орудия, 2 × 1 40–мм зенитки, 4 × 1 7,62–мм пулемета, 4 × 3 надводных 457–мм торпедных аппарата, 80 мин заграждения. Экипаж: 136 чел.

В процессе постройки, на основе боевого опыта, кормовой (пятый) торпедный аппарат заменили на 102–мм орудие, а в апреле 1917 г. 40–мм зенитные автоматы заменили на 57–мм зенитные пушки.

Спущен на воду 18.05.1916 г. До 09.01.1917 г. назывался «Феодониси». 29.12.1917 г. вошел в состав Красного Черноморского флота. В декабре 1917 г. — январе 1918 г. устанавливал Советскую власть в Евпатории и Феодосии. 02.05.1918 года «Фидониси» был передислоцирован из Феодосии (по другим данным — Ялты)

в Новороссийск. 18.06.1918 г. по решению Совета народных комиссаров для избежания передачи корабля германскими войсками «Фидониси» был потоплен в Цемесской бухте 450-мм торпедой, пущенной с эсминца «Керчь». Разломившись от взрыва торпеды на 2 части, корабль затонул на глубине 22 м. Позже был обнаружен водолазами ЭПРОН. С затонувшего эсминца сняли корабельную артиллерию, торпедные аппараты, котел, главные и вспомогательные механизмы.

В 1964 г. часть корпуса эсминца (корма) была поднята Аварийно-спасательной службой Министерства морского флота.

Командиры: капитан 2 ранга Леман 1-й (03.12.1916 г. — 1917 г.); старший лейтенант Мицкевич А. К.

322. № 55, транспорт

Бывший английский пароход «Rokklif». В составе Черноморского Флота с 25.03.1915 г.

Потоплен 4 июля 1916 г. артиллерийским огнем германо-турецкого крейсера «Breslau» в районе поста Вардене (по другим данным торпедирован подводной лодкой).

Останки судна залегают к северу от г. Сочи, между железнодорожными станциями Лоо и Вардаме (около 450 м. по берегу от ж/д платформы Вардаме в сторону Сочи), примерно в 350 м. от берега.

Вот как описывает состояние судна Р. Тузиков, побывавший на судне в начале 1970-х гг.:

«...в сказочной голубовато-серой мгле выступал нос большого затонувшего судна. Весь облепленный крупными мидиями. Трехметровый обломок носового штока, на который крепится сигнальный огонь, был повален и под углом чуть приподнимался над полубаком. Форштевень уходил вниз на десятиметровую глубину и терялся во мраке. Люк на полубаке был задраен.

<...> Внутренняя сторона полубака была косо «срезана», и его стенка, покрытая ракушками, вертикально опускалась вниз до верхней палубы, которая с поверхности моря не просматривалась. Пароход лежал на дне носом к юго-востоку.

Поплыв к северу, метров через сорок от полубака, я увидел выступающую вверх среднюю часть судна, которая поднималась до глубины около четырех метров, а еще дальше к северу располагалась корма. Вся длина парохода составляла метров сто.

<...> Симметрично судну, со стороны обоих бортов, на дне виднелись какие-то большие металлические части... Особое впечатление производил под кормой винт, как будто готовый в любую минуту заработать».

По данным А.В. Ёлкина хорошо сохранилась кормовая часть судна (надстройка полностью отсутствует), виден большой трехлопастной винт и перо руля. Вероятно часть руля было обшито деревом. Корпус судна в центральной части практически полностью разрушен. Видна двухцилиндровая паровая машина и два паровых котла. В носовой части сохранился брашпиль. Якорей в своих штатных местах не обнаружено. В районе вероятного нахождения надстройки было обнаружено большое количество камбузной алюминиевой посуды. Координаты 43°43.282'N 39°32.978'E. Глубина около 10 м. Возвышение над грунтом 4–6 м.

323. № 77 «Цементкруг», транспорт

Бывший грузовой пароход. Зачислен в состав Российского флота 5.03.1915 г. Водоизмещение 1086 брт.

Транспорты № 21 «Вера», № 39 «Малороссия» и № 77 «Цементкругъ» были выделены для перевозки в г. Трапезонд снабжения для Кавказской армии.

8 июня 1916 г. транспорты, следовавшие без охранения у побережья Лазистана, были обнаружены и атакованы германской подводной лодкой U-38 (командир М. Валентинер). Транспорт № 21 был потоплен торпедой, а транспорты № 39 и 77 выбросились на берег и были повреждены артиллерийским огнем. От попадания торпеды на судне произошел взрыв котлов, при этом погибло 8 человек. Однако пароход оказался живучим и 15 минут был еще на плаву, после чего затонул.

В 2003 г. во время проведения экспедиции «Небуг–2003» тольяттинским клубом «Нептун–Про» недалеко от поселка Лазаревское, в районе селения Аше, было обнаружено судно. Судя по клепаному корпусу и форме форштевня, оно могло быть построено на рубеже XIX–XX вв.

Корпус переломлен на две части. Надстройка отсутствует. Виден один трехлопастный винт. Якоря Холла находятся на своих местах. На грунте — фрагмент мачты. Внутри корпуса хорошо просматриваются два паровых котла. В боковой каюте сохранилась ванна, два унитаза и умывальник. Другие каюты не обследовались. По всей вероятности, судно относится к классу небольшого грузового парохода водоизмещением около 100–150 брутто–регистрационных тонн.

На поверхность был поднят машинный телеграф с овальным клеймом с надписью на английском языке (DONRIN & G MANUFACTURE–NEWCASTLE ON–TYNE). По информации А.В. Ёлкина, автора книги «Черноморские катастрофы» с данного объекта позже был поднят судовой колокол с надписью «Цементкруг Мариуполь», на английском языке. По некоторым данным, до Первой Мировой войны судно было приписано к порту г. Мариуполя. Длина судна около 40–60 м., ширина 6–7 м. Координаты 43°56.836'N 39°14.243'E. Глубина 30 м. Возвышение над грунтом 7,5 м.

324. № 103, транспорт

Бывший грузовой пароход «Мария–Анета». Спущен на воду в 1871 г. Водоизмещение 961 т. В составе ЧФ с 1915 г.

28 июля 1916 г. был поврежден германо–турецкой подводной лодкой «U–33» и «добит» крейсером «Бреслау». В результате полученных пробоин транспорт затонул в полукилометре от южного мола Сочинского порта с грузом муки, вина и цемента (по другим данным с грузом железнодорожных материалов). Из–за того, что пароход лежал на небольшой глубине и представлял опасность для небольших судов, его корпус был взорван. По информации Р. Тузикова, побывавшего на месте гибели судна в середине 1970–х гг. днище парохода, лежащее на глубине 6–7 м было замыто песком и присыпано галькой. Бортов не сохранилось. Сами останки представляли собой «две груды металла, обросшие мидиями и водорослью цистозирой». Примерные координаты 43°34.489'N 39°42.809'E.

325. «Екатерина», транспорт

Трехмачтовое парусное судно. Водоизмещение 70 т. Потоплен 8 июня 1916 г. артиллерийским огнем немецкой подводной лодкой «U–38» в двух километрах к югу от железнодорожной платформы Чемитокваже (г. Сочи), в трехстах метрах от берега. По данным гидрографии, в данном районе зафиксирован неопознанный объект, который может быть останками парусника «Екатерина».

326. «Князь Оболенский», товаро–пассажирский пароход

Построен в 1848 г. В июне 1916 г. в Туапсе потоплен артогнем германского линейного крейсера «Гебен».

327. Не идентифицированное судно

Лежит в 50 м. к северу от кормы транспорта № 55. Название и тип судна не известны. Его длина составляет около 40 м. По словам сочинского аквалангиста Н. Стахорского останки судна принадлежали колесному пароходу.

328. «Зефирос», парусно–моторное судно

Было разбито штормом напротив Турецкой Щели (Сочинского маяка) в 1916 г. Предположительно, «Зефирос» было греческим судном, шло с грузом фундука и лаврового листа со стороны Батуми и было торпедировано германо–турецким крейсером «Бреслау» 4 июля 1916 г. Команда покинуло судно, но оно не затонуло из–за плавучести груза и было приведено в порт местным жителем–греком. Однако, через некоторое время, из–за отсутствия хозяев судно было разбито о берег.

329. Не идентифицированное судно

Буксир. Был торпедирован германо–турецкой подводной лодкой в 1916 г. и затонул у побережья г. Сочи, в трехстах метрах южнее траверза балки Гнилушки (пристань «Курпарк»).

ГРАЖДАНСКАЯ ВОЙНА

348. «WAR PIKE», транспорт

Английское торговое судно, серийной постройки в варианте WAR В. Было сдано в эксплуатацию в апреле 1918 г. (W. Gray & Co Ltd в Уэст Хартлпуле, зав. № 898, владелец — «UK Shipping Controller», управлялся лондонским судовладельцем James Westoll). Водоизмещение 5220 брт. В период Гражданской войны в России перевозил для войска стран Антанты провизию, военное имущество, боеприпасы, а также трактора.

14 октября 1919 г. (н.с.) было подожжено в Новороссийском порту. Пожар потушить не удалось, и из–за опасности взрыва боеприпасов, находящихся на борту, судно было выведено на внешний рейд и затоплено в районе Суджукского маяка. В 1926 г. с транспорта водолазами ЭПРОНа было поднято несколько тракторов «Холт» (holt–caterpillar 75 HP) и часть груза. Координаты 44°40.000'N 37°49.390'E.

Длина объекта около 90 м., глубина залегания останков –19 м. По информации дайверов, побывавших на судне, хорошо сохранилась паровая машина и остатки груза.

III. НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

Участок: Керченский пр.–Анапа–Новороссийск

349. МИ–16, катер–истребитель

Построен в США в 1916 г., захвачен в Мурманске и Архангельске в марте 1920 г. (вместе с другими катерами; МИ–6; МИ–8; МИ–15; МИ–17; МИ–18). 20–21 октября 1920 г. прибыли в Мариуполь и зачислены в состав Азовской военной флотилии РКЧФ. Затем служили в составе Морских сил Черного моря. МИ–16 погиб на mine в районе Мысхако 14 ноября 1921 г.

347. Эльпидифор № 415

Заложен 19.01.1917 г. на заводе «Руссуд». Построечный номер Т–315. С 15.09.1918 г. «Эльпидифор № 415». Спущен на воду 16.05.1920 г. Вступил в строй 28.07.1920 г. Получил название в честь библейского святого (по другой версии, по имени владельца судна).

9 января 1921 г. получил тяжелые повреждения в бою с тремя (двумя) французскими миноносцами (канонерскими лодками) и выбросился на берег в районе Анапы. Во время начавшегося шторма судно получило дополнительные повреждения, и затонуло. По имеющимся данным, в 1922 г. «Эльпидифор № 415» был разобран на металлолом. Однако, на месте гибели судна представителями Анапского дайв–центра «Аква–глобус» было обнаружено несколько достаточно крупных обломков 10 × 5 м днищевого набора судна, фрагмент валопровода, кнехт, и другие более мелкие обломки. Координаты 45°51.610'N 37°19.716'E. Удаленность фрагментов от берега — 30 м. Глубина залегания около 2–3 м., возвышение над грунтом — 0,5–1 м.

1063. Не идентифицированный объект

Обследован в 2002 г. тольяттинским клубом «Нептун–Про» во время проведения экспедиции «Мемориал–2002». Объект представляет из себя пря-

моугольную конструкцию типа контейнера, из металла размерами приблизительно $30 \times 6 \times 5$ метров. Входных люков не обнаружено. Есть небольшая пробоина размером 0,5 кв.м. При освещении внутренностей фонарем через пробоину видны поперечные и продольные элементы набора.

Фактические координаты $44^{\circ}33'N$ $37^{\circ}59'E$. Глубина 32 м. Возвышение над грунтом 5 м.

Участок: м. Дооб–Геленджик–Туапсе–Сочи

1072. «Шойна», буксир

Разбит штормом о берег в 1936 г. напротив сочинского морского вокзала.

145. «Ингулец», транспорт

Парусное судно. 14 июля 1835 г. транспорт «Ингулец», пытаясь укрыться в Геленджикской бухте, сел на камни у южного Геленджикского мыса (м. Толстый). 22.08.1835 г. он был окончательно разрушен волнами. В настоящее время от корпуса практически ничего не осталось. По дну, между камней лежат в ряд балластные чугунные чушки. Глубина 4 м. Во время экспедиции, осенью 1997 г. проводимой тольяттинским клубом «Нептун–Про» на месте гибели парусника был обнаружен непонятный предмет, вероятнее от такелажа судна. Координаты $44^{\circ}32.890'N$ $38^{\circ}03.199'E$. Глубина 4 м.

1073. «Волга», товарный трехмачтовый пароход

Заложен в 1880 г. по заказу «Русского общества пароходства и торговли» (РОПиТ) на его собственной судовой верфи в Севастополе. Спущен на воду в 1881 г. и в начале следующего года введен в строй. Портом приписки стала Одесса (№ 473). Длина 68,7 м., ширина 9,1 м., осадка без груза 4 футов, в полном грузу 8 футов. Водоизмещение 1100 т. вместимость полная 588,13 брт, чистая 413,75 нрт. Грузоподъемность 48000 пудов. Мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 300 л.с. Скорость хода 8 уз. Число пассажиров 3–го класса 500 чел.

Во время Первой мировой войны, в 1915 г., судно мобилизовали и включили в состав Дунайской экспедиции особого назначения. С 10.02.1917 гг. пароход был зачислен в состав 3–го дивизиона Бригады траления Черноморского флота

в качестве тральщика Т–231, а с октября — Т–331. В июне 1917 г. тральщик временно прикомандировали к Транспортной флотилии, а с мая 1918 г. он становится тральщиком «Волга» флота Украины. С февраля 1919 г. судно входило в состав Морских сил Юга России как тральщик–база «Волга», в начале 1920 г. его перестроили в транспорт. 03.09.1920 г. «Волга» в Азовском море подорвалась на mine, но осталась на плаву и была отбуксирована на ремонт в Севастополь. Ко времени эвакуации армии Врангеля из Крыма ремонт судна закончить не успели и 15.11.1920 г. транспорт «Волга» захватили в Севастополе войска Красной армии.

После окончания ремонта он был зачислен в состав Морских сил Черного и Азовского морей в качестве тральщика, в марте 1921 г. он получил наименование Т–16. С 20.06.1921 г. судно снова числилось как транспорт «Волга», а с июля этого же года — как портовое судно. В январе 1922 г. «Волгу» передали Государственному Черноморско–Азовскому пароходству.

16 ноября 1922 г. во время сильного шторма пароход «Волга» выскочил на камни у мыса Дооб и затонул.

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1944-1945 г.г.)

Участок: Керченский пр.–Анапа–Новороссийск

820. «Смышленный», эскадренный миноносец проекта 7У

Заложен 15.10.1936 г. на верфи «им. 61 коммунара» (г. Николаев), переименован 27.06.1938 г. Спущен на воду 26.08.1939 г. До 25.09.1940 г. носил имя «Полезный». Вступил в строй 10.11.1940 г.

6 марта 1942 г., возвращаясь в Новороссийск после конвоирования транспортов, в районе мыса Железный Рог из–за штурманской ошибки в счислении «Смышленный» попал на советское минное поле и в 06 ч. 05 м. в точке 45°01'5" N 36°46'E подорвался на mine. 1–е машинное и 2–е котельное отделения были затоплены, образовался крен на правый борт. Но плавучесть потеряна не была, корабль стал на якорь и запросил о помощи.

К аварийному кораблю были направлены из Новороссийска тральщики, катера, лидеры «Харьков» и «Ташкент». В минном поле удалось протралить фарватер, и «Смышленный» вышел на чистую воду. Пострадавший корабль еще мог

дать ход до 8 узлов и идти в Новороссийск без буксировки. Но погода быстро ухудшалась, начинался шторм. Ветер усилился до 7 баллов, волнение моря — 5 баллов, поднялась пурга. Командир «Смышленного» доложил, что аварийный корабль не слушается руля.

В 00 ч. 49 м. 7 марта «Смышленный» остался без энергии и освещения, потерял ход. Было принято решение взять его на буксир, но все попытки завести буксирный трос не увенчались успехом. Командир «Смышленного» донес, что переборки не выдерживают, вода начинает распространяться по кораблю. Благодаря самоотверженной работе экипажа в 07 ч. 11 м. «Смышленный» снова смог дать ход. Но ветер достиг 10 баллов, волнение моря — 8. Возможности борьбы за живучесть в штормовых условиях иссякли, в 8 ч корабль потерял ход, и стал лагом к волне. В 08 ч. 07 м. в точке 44°43'N 36°45'E (по данным аварийно-спасательной службы — 44°45' N 37°04'8E, по отсчету с помощью метода обратной прокладки лидера «Харьков» 44°25'5"N 36°36'5"E) «Смышленный» был положен волной на правый борт, придавив спущенные шлюпку и катер с личным составом. Приспущенная с левого борта шлюпка была разбита волной.

Эсминец быстро затонул с дифферентом на корму на глубине 98 метров, затем раздались три мощных взрыва — под водой рвались глубинные бомбы. Многие из державшихся на воде моряков погибли от динамического удара этих взрывов. Удалось спасти лишь 5 человек: трех тяжелораненых передали на сторожевой катер еще 6.03.1942 г., а при гибели «Смышленного» лидер «Харьков» смог подобрать из воды лишь двоих.

Если придерживаться глубины около 100 м, вероятнее всего эсминец лежит на грунте в районе координат 44°43'N 36°45'E. Удаленность от берега около 40 км.

813. «Кола», грузовой пароход

Бывший германский грузовой пароход. Построен в 1906 г. («Flensburger Schiffbau Gesellschaft», Фленсбург, Германия). До 25.08.1914 г. и с 24.10.1918 г. по 9.08.1919 г. носил название «Ilmenau», до 24.10.1918 г. «Рцы», с 1921 г. «Spartivento», с 1923 г. «Galata», с февраля 1931 г. до 1932 г. «Amantea». Полная вместимость 2654 брт. Размеры 92.01 × 13.38 × 7.20 м. ГЭУ котломашинная одновальная, 1050 л.с. Скорость 9.5/8 узлов, дальность 6100 миль.

В августе 1914 г. реквизирован и зачислен в состав Балтийского Флота в качестве транспорта. В мае 1918 г. возвращен Германии. С 9.08.1919 г. ходил под британским флагом, с 1921 г. — под флагом Италии, а в 1923 г. возвратился под флаг Германии. В ноябре 1932 г. приобретен СССР. Перед войной находился в составе Черноморского государственного морского пароходства. С 22.06.1941 г. числился в составе Черноморского флота в качестве транспорта.

В ночь с 18 июля 1941 г. транспорт «Кола» следовал порожняком совместно с транспортом «Новороссийск» из Новороссийска в Феодосию. Ночью «Кола» отстала и потеряла из виду «Новороссийск», на борту которого находился лоцман. Боясь вражеских подводных лодок, судно начало прижиматься к берегу. В районе мыса Железный Рог вышло на советское минное заграждение. В 07 ч. 47 м. 19.07.1941 г. «Кола» подорвалась на mine и затонула, согласно архивным данным, в точке 45°03' N 37°02' E (по другим данным, в районе мысов Панагия–Железный Рог). Погибло 3 человека, спаслось — 33.

В 1999 г. во время проведения экспедиции тольяттинским клубом «Нептун–Про» совместно с московским клубом «Десса» судно было обнаружено в точке 44°59.237'N 36°41.112'E, в 28 км западнее от координат, предоставленных архивом.

Глубина на месте гибели 28 м., судно возвышается над грунтом на 14 м. Хорошо сохранились кормовая часть с надстройкой и нос корабля с огромными якорями. Средняя часть, где находятся трюмы, сильно разрушена. Рядом с корпусом лежат мачты. Удаленность от берега 14 км.

823. «Каменец–Подольск», транспорт

Бывший английский грузовой пароход. Был построен в 1915 г. («Bartram & Sons Ltd», Сандерленд, Великобритания). Водоизмещение 11000 т (полная вместимость 5117 брт). Размерения 121.92 × 15.97 × 8.53 м. ГЭУ котломашинная одновальная, 2400 л.с. Скорость 10 узлов. До 15.10.1915 г. «Narew», с апреля 1923 г. до 13.02.1925 г. «Kamenetz–Podolsk».

В 1915 г. приобретен Доброфлотом для перевозок между портами союзников и русского Севера. Участвовал в Первой мировой войне. Реквизирован британскими властями 24.03.1918 г. В апреле 1923 г. по решению суда передан советскому Добровольному флоту и зарегистрирован на АО «Аркос».

13.02.1925 г. включен в состав судов Совторгфлота. С 15.03.1934 г. в составе Балтийского государственного морского пароходства. В 1925 г. передан Черноморскому государственному морскому пароходству.

С началом Великой Отечественной войны 6.07.1941 г. поступил в подчинение Черноморско–Азовского бассейнового управления. С 27.07.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта, выполнял воинские и народнохозяйственные перевозки.

29 августа 1941 г. транспорт «Каменец–Подольск» (капитан В.Л. Роговой) следовал в балласте из Керчи в Новороссийск в охранении «СКА № 033». В 20 ч. 45 м. был атакован двумя самолетами–торпедоносцами He–111 у м. Караджа. Одна торпеда попала в среднюю часть транспорта, и он затонул. Спасено 44 человека. Погибли 9. Место гибели судна, согласно архивных материалов, 44°49'N 36°06'E, в 15 милях к югу от Керченского полуострова. Один из атаковавших транспорт германских самолетов был сбит сторожевым катером, второй зацепился за мачту тонущего судна и упал в воду (их обломки могут находиться в непосредственной близости от затонувшего транспорта).

По данным координатам, согласно сведениям гидролокации, объекта нет. На расстоянии 5500 м. по пеленгу 45° на грунте обнаружен остов достаточно большого судна, возвышающегося над грунтом на 14 м. Координаты объекта 44°51.102'N 36°08.929'E. В то же время известно, что в районе гибели «Каменец–Подольска» затонуло еще одно судно, недостроенный пароход «Пугачев». Возможно, обнаруженный объект является останками одного из этих судов.

824. «Пугачев», транспорт

Заложен в 1933 г. (з–д им. 61 коммунара, Николаев), в 1936 г. законсервирован. На начало Великой Отечественной войны находился в недостроенном состоянии. С 27.07.1941 г. по 15.08.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта. Водоизмещение: 2150 брт.

30 сентября 1941 г. недостроенный транспорт «Пугачев», груженный зерном, на буксире танкера «Вайян Кутюрье» (по другим данным, рефрижераторного судна «Кубань») шел из Керчи в Новороссийск. В 19 ч. 30 м. к югу от Керченского полуострова транспорт был потоплен авиацией противника в точке 44°51'N 36°06'E. Команда была спасена.

По данным гидролокации координаты судна 44°51.102'N 36°08.929'E. Глубина 75 м. Возвышение над грунтом 14 м.

Согласно другим данным, по этим координатам, затоплено судно «Каме-нец–Подольск».

874. «Днепр», санитарный транспорт

Бывший испанский теплоход «Cabo–San–Agustin». Построен в 1931 г. в Испании. Впоследствии входил в состав Черноморского флота в качестве учебного судна. С 12.08.1941 г. санитарный транспорт. Штатная эвакуационная емкость 200 человек. Длина: 146,9 м., ширина: 18,3 м., осадка: 7,7 м. Водоизмещение: 12500 брт. Мощность механизмов: 24500 л.с.

3 октября 1941 г. транспорты «Абхазия», «Днепр» (командир — капитан 3 ранга А. Н. Моргунов) и «Чехов» в охранении эскадренного миноносца «Смышленный» и тральщика Т–408 «Якорь» (борт. № 23) вышли из Новороссийска в Севастополь. В 19 ч. 20 м. юго–западнее мыса Утриш транспорт «Днепр» был атакован торпедоносцами противника, которые выпустили по нему с малой высоты с дистанции около тысячи метров шесть торпед. Транспорт на полном ходу уклонился от пяти торпед, но одна поразила его в среднюю часть, и он в 19 ч. 30 м. затонул. Тральщик «Якорь» поднял из воды на месте гибели судна 163 человека. Погибли 40 человек. Архивные координаты гибели 44°38'N 37°15'E. Глубина около 1200 м.

822. «Фабрициус», транспорт

Бывший английский грузовой пароход. Построен в 1906 г. («Craig, Taylor & Co Ltd», Стоктон, Великобритания). Полная вместимость 2378 брт (дедвейт 4277 т). Длина 95.93 м., ширина 13.5 м., осадка 6.17 м. ГЭУ котломашинная, 1250 л.с. Скорость 7.5 узла. До 1928 г. «Antigone», до 1929 г. «Emmy Friedrich», до 1931 г. «Saida». С 1928 г. находился в собственности германского, а с 1929 г. — французского судовладельца. 4.11.1929 г. потерпел навигационную аварию в Белом море. Поднят 5.12.1929 г. и в связи с отказом владельца от спасения после ремонта передан Северной главной конторе Совторгфлота. В середине 1930–х г. передан Черноморскому государственному морскому пароходству. С 27.07.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта. Участвовал в доставке пополнений в Севастополь, Керченско–Феодосийской десантной операции..

2 марта 1942 г. транспорт «Фабрициус» (капитан М.И. Григор) вышел без охранения из Новороссийска в Камыш–Бурун, имея на борту 700 чел. маршевого пополнения, 6 минометов, 1200 тонн фуража, 20 лошадей и 12 повозок. В 01 ч. 45 м., находясь между Новороссийском и Анапой, «Фабрициус» был атакован с дистанции 300–500 м. немецким самолетом–торпедоносцем He–111. Торпеда попала в районе кочегарки, разворотив правый борт. Погибло около 10 чел., в т.ч. 5 членов экипажа. Из–за своего груза — сена и бочек, не затонул а остался на плаву. Отбуксирован и посажен на отмель у м. Утриш транспортом «Василий Чапаев» и двумя катерами МО. Впоследствии были предприняты попытки подъема, но начавшийся шторм окончательно посадил судно на камни. Экипаж судна находился на нем до августа 1942 г. 16.05.1943 г. советская подводная лодка М–111 под командованием капитан–лейтенанта М. И. Хомякова, приняв «Фабрициус» за вражеское судно, атаковала его двумя торпедами.

Согласно архивным данным, остатки «Фабрициуса» находятся в точке 44°45'N 37°28'E. (при наложении на карту, данная точка находится на берегу, в горах, на высоте 368 м., в 5 км от моря). По официальным данным, после войны судно по частям поднято АСС ЧФ.

В 2002 г. место гибели транспорта было обследовано тольяттинским клубом «Нептун–Про». Согласно информации аквалангистов останки судна, залежали на глубине от 4 до 18 м и представляли собой разрозненные обломки металла. Кое–где были видны кнехты. Удалось найти якорь. В 2005 г. место гибели судна осматривалось аквалангистами анапского дайв–центра. В результате удалось обнаружить обломки носовой части судна (два якорных клюза), а также большое количество фрагментов корпуса. Фактические координаты «Фабрициуса» 44°45.451'N 37°22.698'E. Глубина 2–3 м.

814. «Валериан Куйбышев», танкер

Бывший танкер объединения «Совтанкер». Спущен на воду в 1914 г. Первоначально носил название «Сураханы». С 27.07.1941 г. в составе ЧФ Вместимость 4629 брт. Скорость: 10 уз.

2 апреля 1942 г. танкер «Валериан Куйбышев» (капитан В. Г. Собко) с грузом 2500 тонн автобензина, 1000 тонн керосина, 250 тонн лигроина и 120 тонн смазочного масла в охранении эсминца «Незаможник» и двух сторожевых катеров

и под прикрытием 2-х истребителей следовал из Новороссийска в Камыш–Бурун. Скорость каравана была 10 узлов. В 18 ч. 59 м. у Таманского полуострова в районе банки Марии Магдалины в 10 милях к западу от Анапы в точке 44°57'N 36°58'E танкер был атакован пятью торпедоносцами He-111, два из которых в ходе отражения налета были сбиты. Из трех выпущенных с дистанции 10–15 кабельтовых торпед одна достигла цели. Попадание торпеды пришлось в район кормового танка № 6 с 600 тоннами бензина. От взрыва на судне возник пожар. Пламя достигало высоты 30 м. Огонь охватил кормовую часть танкера, кормовые мостик и надстройки. Вышли из строя рулевое управление и машинный телеграф. Вытекший из поврежденного танка бензин горел на воде вокруг судна.

Для борьбы с пожаром пытались применить пенотушение, но давление в магистрали рабочей воды не создавалось, так как она была повреждена. Других средств борьбы с пожаром на танкере не было. Капитан принимает решение спасти людей и разворачивает танкер так, чтобы огонь не задевал носовую часть, куда и было приказано перейти всему личному составу. После этого следует приказ оставить судно и прыгать с носа в воду. Удалось также спустить одну из шлюпок. Горящий танкер сдрейфовало на отмель, где он горел до 8 апреля, затем взорвался и, переломившись на две части, затонул. Погибли 24 чел. Катерами охранения были спасены 32 чел.

Судно было обследовано аквалангистами анапского дайв-центра «Аква-Глобус». По их описанию судно находится на расстоянии около 200 м от берега напротив Бугазской косы, недалеко от благовещенской погранзаставы. Танкер разломлен на две части, лежащие друг от друга на расстоянии 70 м. Глубина: нос — 8 м, корма — 12 м. В спокойную погоду обе части видны как темные пятна. Сохранилась надстройка, в корме видны два трехлопастных винта. Рядом с носовой частью лежит якорь. Координаты: носовая часть 45°03.660'N 37°01.329'E, корма 45°03.641'N 37°01.735'E.

850. «Эльборус», военизированное судно

Бывший грузовой пароход. Построен в 1898 г., (з-в «Howaldt», Киль, Германия) для РОПиТ. Полная вместимость 970 брт. Размерения 67.26 x 10.67 x 3.73 м. ГЭУ котломашинная одновальная, 750 л.с. Скорость 9 узлов. С 1917 г. до лета 1918 г. носил имя «Чорох». Мобилизован в 1914 г. и вошел в состав ЧФ в качестве тральщика.

В 1916 г. переклассифицирован в минный заградитель. Участвовал в Первой мировой войне. В феврале 1920 г. захвачен в Одессе частями Красной Армии, впоследствии национализирован. С 27.07.1941 г. в качестве военизированного судна использовался для перевозок на Черном море. Капитан — И.М. Павленко.

Потоплен 2 июля 1942 г. германской авиацией на рейде Анапы в точке 44°54'3"N 37°18'5"E. Погибло 5 чел.

875. «Силин», транспорт

Бывший ледокольный буксирный пароход РОПиТ. Построен в 1887 г. («R. & W. Hawthorn, Leslie & Co», Ньюкасл, Великобритания). Полная вместимость 362.5 брт (водоизмещение 800 т). Размерения 45.9 × 8.24 × 3.51 м. ГЭУ котломашинная, 750 л.с. Скорость 10/8 узлов, дальность 1070 миль. До 8.07.1915 г. носил название «Полезный», до 11.04.1916 г. «Т.33», до 24.07.1916 г. «Т.42», до 1.10.1917 г. «Т.242», до апреля 1918 г. «Т.342», до 10.08.1920 г. «Полезный», до 10.08.1920 г. КЛ № 3, до 25.05.1921 г. КЛ № 7, до 17.03.1922 г. «Полезный», до 1936 г. «Сарыч».

4.08.1914 г. призван по военно-судовой повинности, 13.02.1915 г. вооружен, переоборудован в тральщик и 1.03.1915 г. зачислен в состав ЧФ. Участвовал в Первой мировой войне. 16.12.1917 г. перешел на сторону Советской власти. В апреле 1918 г. разоружен, исключен из списков судов ЧФ и возвращен РОПиТ. 2.11.1918 г. мобилизован и 25.11.1918 г. зачислен в списки судов Добровольческой армии в качестве вооруженного ледокола. 12.06.1919 г. разоружен и передан Новороссийскому торговому порту. 31.01.1920 г. захвачен частями РККА и передан Черноморскому НКПС. 7.02.1920 г. национализирован. 10.08.1920 г. вновь мобилизован и зачислен в состав Усть-Днепровской флотилии в качестве канонерской лодки. С 25.05.1921 г. по 15.04.1922 г. находился в распоряжении РККА, после чего сдан к Николаевскому военному порту на хранение. 16.07.1922 г. разоружен и исключен из списков судов РККФ в связи с возвратом Государственному Черноморско-Азовскому пароходству Госторгфлота для использования в качестве ледокола. Впоследствии входил в состав плавсредств Одесского торгового порта. С началом Великой Отечественной войны планировалось переоборудовать судно в сторожевой корабль под № 103. План не был реализован, пароход продолжал находиться в распоряжении Черноморско-Азовского бассейнового управления Наркомата морского флота. С 27.07.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве

транспорта, выполнял воинские и народнохозяйственные перевозки в северо–западной части Черного моря и в Керченском проливе. Потоплен 18.11.1941 г. германской бомбардировочной авиацией в р–не косы Тузла.

876. «Сербия», транспорт

Бывший итальянский пароход. Построен в 1898 г. («G. Ansaldo & Co», Сестри Поненте, Италия). Полная вместимость 2564 брт. Размерения 97.93 х 11.95 х 6.85 м. ГЭУ котломашинная, 1600 л.с. Скорость 10 узлов. До 1916 г. назывался «Serbia», до 1918 г. транспорт № 110.

В 1916 г. вошел в состав Черноморского Флота в качестве транспорта. Затоплен 21.06.1918 г. в Новороссийске. В 1932 — 1933 гг. поднята машина и котел, а в 1940 г. — корпус. До начала Великой Отечественной войны полностью не был восстановлен. С 27.07.1941 г. по октябрь 1941 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта. В октябре 1941 г. при буксировке погиб от подрыва на неконтактной мине в Цемесской бухте.

877. «Десна», транспорт

Бывший голландский грузовой пароход. Построен в 1910 г. («Rijkee & Co. N.V.», Роттердам, Нидерланды). Полная вместимость 2927 брт (дедвейт 3780 т). Размерения 99.6 × 13.5 × 5.8 м. ГЭУ котломашинная, 203 н.л.с. Скорость 10 узлов. До 1934 г. назывался «Clio». В 1934 г. приобретен СССР и вошел в состав Балтийского государственного морского пароходства. В 1930–х гг. передан Черноморскому государственному морскому пароходству. Капитан — Д.С. Сарнев.

Подорвался на донной мине 9 ноября 1941 г. при выходе из порта в Новороссийской бухте в точке с координатами 44°43'N 37°49'E. Сведений о погибших нет.

878. «Кубань», транспорт

Грузовой рефрижераторный теплоход. Построен в 1932 г. (з–д им. А.Марти, Ленинград) и вошел в состав Черноморской главной конторы Совторгфлота, а затем — Черноморского гос. морского пароходства. Дедвейт 3995 т. Размерения 102.88 × 14.81 × 6.43 м. ГЭУ дизельная, 2200 л.с. Скорость 12 узлов.

С 27.07.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта. В декабре 1941 г. участвовал в Керченско–Феодосийской десантной операции. Пото-

плен 2.07.1942 г. германской бомбардировочной авиацией в порту Новороссийск и 7.07.1942 г. исключен из списков судов Наркомата морского флота.

812. № 32, катер

Проект и водоизмещение неизвестны.

05.08.1942 года катер № 32 затонул от прямого попадания авиабомбы. По сведениям источников, координаты гибели катера 44°40'6"N 37°52'6"E. На небольшом удалении от данных координат, обнаружено небольшое судно. Возможно, данный объект является катером № 32. Координаты 44°40.593'N 37°52.819'E. Глубина около 15 м.

851. № 15, торпедный катер

Типа «Г-5». Заложен в конце 1939 г., спущен весной 1940 г., вступил в строй летом 1940 г. и вошел в состав ЧФ.

Погиб 27 августа 1943 г. при возвращении с минной постановки в районе м. Утриш в результате взрыва, возможно, при подрыве на mine. По другим данным подорвался на mine 27.08.1943 г. у м. Улит (м. Кыз-Аул).

879. № 21, торпедный катер

Типа «Г-5». Заложен весной 1935 г., спущен осенью 1935 г., вступил в строй в конце 1935 г. и 15.02.1936 г. вошел в состав ЧФ. До 13.11.1940 г. № 161, до 6.08.1942 г. № 101.

Участвовал в Новороссийской (0.9 — 16.09.1943) г. десантной операции. Погиб 11 сентября 1943 г. от минометно-артиллерийского огня противника в Новороссийске.

812. № 32, торпедный катер

Типа «Г-5». Заложен весной 1936 г., спущен осенью 1936 г., вступил в строй в конце 1936 г. и в феврале 1937 г. вошел в состав ЧФ. До 13.11.1940 г. № 52. Прошел капитальный ремонт в 1938 г.

Участвовал в Керченско-Феодосийской (25.12 — 2.01.1941 г.) десантной операции. 15 октября 1943 г. торпедные катера № 32 и № 102 прикрывали тральные работы в районе мыса Железный Рог. 32-й, маневрируя, оказался впереди траль-

щиков на расстоянии 3–4 кабельтовых и застопорил ход. В 21 ч. 00 м. в районе Матросской балки катер последовательно подорвался на двух минах заграждения противника К–7. Корпус переломился в районе рубки, и кормовая оконечность быстро ушла под воду. Носовая оконечность еще некоторое время держалась на плаву за счет запаса плавучести таранного отсека, а затем также затонула. Подшедшие катера подобрало трех человек, державшихся за носовую оконечность. Погибли 4 человека. Координаты гибели отсутствуют. 6 ноября 1943 г. катер был исключен из состава флота.

Вероятное место гибели находится в районе расположения минных полей. Согласно данным гидролокации, на расстоянии 16 км южнее мыса Железный рог, на глубине 27 м. обнаружен объект, квалифицированный как обломки судна, разбросанные по грунту. Фактические координаты 44°57.907'N 36°47.829'E.

817. № 33, торпедный катер

Типа «Г–5», IX серия. Заложен весной 1936 г., спущен на воду осенью 1936 г., вступил в строй 19.01.1937 г. и в феврале 1937 г. вошел в состав ЧФ. До 1940 г. № 63.

2 июля 1942 г. между 10 ч. 00 м. и 11 ч. 15 м. 32 самолета Ju–88 бомбардировали порт Анапа. Торпедный катер № 33 в момент атаки стоял у причала. По сигналу воздушной тревоги на катере были заведены двигатели, и он начал отходить на рейд. В это время в 33–й попали две 50–килограммовые бомбы. Погиб 1 человек, 3 были ранены. От взрыва возник пожар, охвативший машинный отсек и бензобаки. Личный состав не успел сделать что–либо по борьбе за живучесть. Командир отдал приказание оставить катер. Вскоре после этого произошел взрыв бензобаков. Катер, дрейфуя, горел несколько часов, после чего затонул.

По описанию ветеранов ВОВ, которые воевали на торпедных катерах типа Г–5, после того, как произошло возгорание катера, и команда не успела вовремя потушить, корпус выгорает полностью, остается только днище, которое при малейшей волне идет ко дну.

Возможно, останки катера находятся в акватории порта Анапа. Аквалангисты местного дайв–центра иногда находят на дне рядом с причалами куски дюрала.

651. № 35, торпедный катер

Типа «Г-5». Заложен весной 1939 г., спущен летом 1939 г., вступил в строй в конце 1939 г. и 13.02.1940 г. вошел в состав ЧФ. До 13.11.1940 г. № 21. Участвовал в Керченско–Феодосийской 25.12.1941–2.01.1942 гг. десантной операции.

Затонул 19 марта (по другим данным 20 марта) 1943 г. в результате столкновения с ТКА № 65 в районе Мысхако.

852. № 44, торпедный катер

Типа «Г-5». Заложен осенью 1933 г., спущен в начале 1934 г., вступил в строй весной 1934 г. и 28.05.1934 г. вошел в состав Морских сил Черного моря. С 11.01.1935 г. входил в состав ЧФ. До 1937 г. № 63.

Участвовал в Керченско–Феодосийской 25.12.1941 — 2.01.1942 гг. десантной операции. 14 января 1942 г. был поврежден береговой артиллерией противника (по другой версии в результате аварии в р-не станицы Благовещенская) и затонул у Анапы, во время шторма, при буксировке в Новороссийск.

880. № 44, торпедный катер

Типа «Г-5». Заложен осенью 1933 г., спущен в начале 1934 г., вст. в строй весной 1934 г. и 16.06.1934 г. вошел в состав Морских сил Черного моря. С 11.01.1935 г. входил в состав ЧФ. До 1937 г. № 123, до 13.11.1940 г. № 185, до 6.08.1942 г. № 64.

Участвовал в обороне Кавказа. Потоплен 6 сентября 1942 г. артиллерией противника в порту Новороссийск.

881. № 46, торпедный катер

Типа «Г-5». Заложен в начале 1941 г., спущен летом 1941 г., вст. в строй в июле 1941 г. и 5.08.1941 г. вошел в состав ЧФ. До 6.08.1942 г. № 124. Участвовал в Керченско–Феодосийской 25.12.1941 — 2.01.1942 гг. десантной операции. С 3.07 по 10.09.1942 г. входил в состав Азовской флотилии ЧФ. Потопил 15.08.1942 г. германскую БДБ «F-138A» у м. Казантип совместно с ТКА № 94, № 134 и № 154. Потоплен 6 июня 1943 г. авиацией противника в р-не Мысхако (по другим данным 10 сентября 1943 г. береговой артиллерией противника у Новороссийска).

882. № 55, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен 15.03.1940 г., спущен 9.09.1940 г., вступил в строй в сентябре 1940 г. и 4.10.1940 г. вошел в состав ЧФ. До 4.10.1941 г. № 75. Участвовал в Керченско–Феодосийской 25.12.1941 — 2.01.1942 гг. и Новороссийской 09 — 16.09.1943 г. десантных операциях.

Погиб 11 сентября 1943 г. от огня береговой артиллерии противника близ Новороссийска (в справочнике А.Широкорада «Корабли и катера ВМФ СССР 1939 — 1945 гг.» сказано, что этот катер сдан в Отдел фондового имущества в 1941 г.).

853. № 61, торпедный катер

Тип «Г–5». Заложен в конце 1934 г., спущен на воду весной 1935 г., вступил в строй летом 1935 г. и 5.09.1935 г. вошел в состав ЧФ. До 06.08.1942 г. № 81. Прошел капитальный ремонт в 1939 г. В последствии был переоборудован для волнового управления.

14 июля 1943 г. командующий ЧФ отдал боевое распоряжение об уничтожении плавучих средств противника в порту Анапа в период с 17 по 21 июля таранным ударом снаряженного взрывчатым веществом торпедного катера волнового управления. Для выполнения поставленной задачи были выделены торпедный катер № 61, снаряженный 2404 килограммами взрывчатого вещества, и самолет управления МБР–2. С 61–го были сняты торпедное и артиллерийское вооружение, консоли с укосинами, радио и штурманское оборудование. 18.07.43 г. в 21 ч. 33 м. катер вышел из бухты Геленджик на выполнение задания. В 00 ч. 15 м. вылетел самолет, который в 01 ч. 05 м. взял катер под свое управление.

При подходе к Анапе по катеру был открыт огонь береговой батареи противника из северной части порта. По сигналу с самолета, находившегося на высоте 2700 м., на 61–м были включены бортовые огни и прожектор и даны произвольные проблески в сторону берега. После этого батарея огонь прекратила. В 01 ч. 53 м. в 300–400 м. от головы анапского мола в точке 44°53'N 37°18'E катер столкнулся с препятствием и взорвался. Команда на взрыв с самолета сопровождения не подавалась.

Возможно, обломки катера до сих пор находятся в предполагаемом районе гибели. В некоторых источниках упоминается как «ВУ–61».

881. № 66, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен в начале 1941 г., спущен на воду летом 1941 г., вступил в строй в июле 1941 г. и 22.08.1941 г. вошел в состав ЧФ. До 06.08.1942 г. № 144.

Участвовал в Керченско–Феодосийской (25.12.1941–2.01.1942 г.) десантной операции. С 6.06 по 10.09.1942 г. входил в состав Азовской флотилии ЧФ.

5 июня (по другим данным 6 июня) 1943 г. торпедные катера № 46 и № 66 (командир Л. Власов и И. Кубрак) вышли из Геленджика в район Анапа — мыс Такиль на поиск кораблей противника. При возвращении на базу попали в сильный шторм. Преодолевая его, катера снизили ход. К рассвету 6 июня катера дошли до района Мысхако, где подверглись атаке авиации противника. Катера отстреливались, пока не кончился боезапас. Командир отряда И. Раевский запросил по радио авиационное прикрытие. Но аэродром в Геленджике был закрыт низкой облачностью, и истребители смогли вылететь только около 9 часов. В 05 ч. 55 м. в точке 44°36,2'N 37°40'E катера загорелись и один за другим взорвались. Пожар и взрывы катеров наблюдались постами СНИС в Кабардинке и на мысе Дооб. 30 июня 1943 г. катера были исключены из состава флота. Глубина на месте гибели катеров около 200 м.

883. № 71, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен весной 1935 г., спущен осенью 1935 г., вступил в строй в конце 1935 г. и 15.02.1936 г. вошел в состав ЧФ. Прошел капитальный ремонт в 1938 г. До 13.11.1940 г. № 131. 12.11.1941 г. поврежден и затонул при бомбардировке Геленджика, но был поднят, отремонтирован и введен в строй.

Потоплен береговой артиллерией противника 10 сентября 1943 г. при прорыве в порт Новороссийск.

884. № 74, торпедный катер

Типа «Г–5» X серия. Вступил в строй в 1939 г., до 1940 г. № 72, до 06.08.1942 г. № 70.

7 ноября 1942 г. в 12 ч. 03 м. торпедные катера № 54, № 74 и № 84 вышли из Туапсе в Геленджик. В 13 ч. 00 м. катера были обстреляны торпедоносцем противника. На № 74 корпус был прострелен в 14 местах, но катер остался на плаву, хотя из-за полученных повреждений, не мог продолжать движение по на-

значению и был отбуксирован в Туапсе. В базе крупные пробоины были заделаны алюминиевыми заплатами, а мелкие забиты пробками.

11 ноября командир звена запросил разрешение следовать на буксире в Потю для выполнения необходимого ремонта. Переход предстояло произвести на буксире у баржи, которую будет вести буксир «Дельфин». Одновременно катер должен был выполнять функции охранения. В 21 ч. 45 м. несший вахту старшина команды мотористов главный старшина А.Г. Дунаев обратил внимание на то, что катер погружается, и доложил об этом командиру. При осмотре выяснилось, что в таранном отсеке на ходу выскочила часть поставленных пробок. Осадка катера увеличилась. Были предприняты попытки заделать пробоины, и откачать воду. Но вода не убывала. Вскоре катер настолько заполнился водой, что принял почти вертикальное положение. Через 2–3 минуты 74–й затонул в точке 43°55'9"N (по другим данным 43°59'N ?) 39°15'7"E на траверзе селения Лазаревское на глубине 50 метров. Личный состав катера был подобран на баржу и буксир.

885. № 75, торпедный катер

Типа «Г–5». Заводской № 012. Заложен в конце 1940 г., спущен летом 1941 г., вступил в строй 13.10.1941 г. и вошел в состав ЧФ. С 4.10.1941 г. № 135, с 6.08.1942 г. №75.

Участвовал в Керченско–Феодосийской (25.12.1941 — 2.01.1942 гг.) десантной операции. Погиб 10 сентября 1942 г. в районе Станички от прямого попадания артиллерийского снаряда.

886. № 84, торпедный катер

Типа «Г–5». Затонул 14 сентября 1941 г. в Новороссийской бухте в результате столкновения.

887. № 86, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен летом 1935 г., спущен в конце 1935 г., вступил в строй 16.01.1936 г. и 15.02.1936 г. вошел в состав ЧФ. Прошел капитальный ремонт в 1939 г. Имел наименования № 151 (до 13.11.1940 г.), № 121, № 86 (с 6.08.1942 г.).

Погиб 8.02.1943 г. от артиллерийского огня противника в р–не Суджукской косы.

451. № 91, торпедный катер

Типа «Г-5». Заложен в начале 1938 г., спущен летом 1938 г., вступил в строй 20.11.1938 г. и вошел в состав КБФ. С 28.01. по 21.02.1939 г. числился в списках СФ. 29.05.1940 г. перечислен в ЧФ и в июне 1940 г. по железной дороге доставлен в Севастополь. До 13.11.1940 г. №32, до 6.08.1942 г. № 30.

Участвовал в Новороссийской (09. — 16.09.1943 г.) десантной операции. Потоплен огнем береговой артиллерии противника 11 сентября 1943 г. при высадке десанта в порту Новороссийск.

854. № 92, торпедный катер

Типа «Г-5». Заложен весной 1936 г., спущен осенью 1936 г., вступил в строй в конце 1936 г. и в феврале 1937 г. вошел в состав ЧФ. Прошел капитальный ремонт в 1938 г. Участвовал в Керченско–Феодосийской (25.12.1941–2.01.1942 гг.) десантной операции. По одной версии погиб во время этой операции, по другой 13 марта 1943 г. от артиллерийского огня немецких кораблей противника у Анапы.

660. № 112, торпедный катер

Типа «Г-5». Заложен в начале 1936 г., спущен летом 1936 г., вступил в строй в конце 1936 г. и в феврале 1937 г. вошел в состав ЧФ. Прошел капитальный ремонт в 1938 г. Именовался № 152 (до 13.11.1940 г.), № 142 (с 30.04.1942 г.), № 95, № 112 (с 6.08.1942 г.).

Участвовал в Керченско–Феодосийской (25.12.1941–2.01.1942 гг.) и Новороссийской (09. — 16.09.1943 г.) десантных операциях. Погиб 11 сентября 1943 г. от минометно–артиллерийского огня противника в Новороссийске.

888. № 122, торпедный катер

Типа «Г-5». Заложен весной 1936 г., спущен осенью 1936 г., вступил в строй в конце 1936 г. и в феврале 1936 г. вошел в состав ЧФ. Прошел капитальный ремонт в 1938 г.

Потоплен береговой артиллерией противника 10 сентября (по другим данным 4.02.1943 г.) 1943 г. у Новороссийска.

889. № 124, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен осенью 1938 г., спущен весной 1939 г., вст. в строй 23.07.1939 г. и 29.07.1939 г. вошел в состав КБФ. 29.05.1940 г. перечислен в ЧФ и в июне 1940 г. по железной дороге доставлен в Севастополь. До 13.11.1940 г. №122, до 6.08.1942 г. №120.

Участвовал в Новороссийской (09. — 16.09.1943 г.) десантной операции. Потопил 6.10.1942 г. германскую БДБ «F–131A» у Анапы совместно с ТКА №114, повредил 8.10.1942 г. германскую БДБ «F–470C» у Анапы совместно с ТКА №114. Потоплен 10 сентября 1943 г. артиллерийским огнем противника при прорыве в Новороссийск.

890. № 125, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен 3.10.1939 г., спущен 18.06.1940 г., вст. в строй 8.07.1940 г. и 13.08.1940 г. вошел в состав ЧФ. Носил наименования № 185, № 182 (с 11.08.1941 г.), № 125 (с 6.08.1942 г.).

Участвовал в Новороссийской (09. — 16.09.1943 г.) десантной операции. 11 сентября 1943 г. тяжело поврежден артиллерией противника в порту Новороссийск и затоплен экипажем.

891. РТЩ–104, катерный тральщик спецпостройки

Потоплен береговой артиллерией противника 10 сентября 1943 г. в районе Новороссийска.

892. «КАТЩ–396», катер–тральщик

Бывший речной буксирный катер. Построен в 1938 г. Мобилизован 31.07.1943 г., переоборудован в катер–тральщик и 20.08.1943 г. включен в состав Волжской флотилии. До 31.07.1943 г. баркас № 48, до 20.08.1943 г. и с 1.10.1943 г. «КАТЩ–396». Водоизмещение 12 т. Размерения 12 × 2.6 × 0.8 м. ГЭУ 30 л.с. Скорость 8 узлов. Вооружение: 1 пулемет, тралы. 2.10.1943 г. отправлен по железной дороге в Потю и вошел в состав ЧФ. Погиб 29 октября 1943 г. у Анапы.

893. «КАТЩ–533», вспомогательный катер–тральщик

Бывший буксирный катер Крымгосрыбтреста «Кутузов» (до 02.05.1942 г.). Построен в 1941 г. Водоизмещение 78 т. Размерения 19.3 × 5.1 × 2.3 м. ГЭУ 65 л.с.

Скорость 6.5/5 узлов, дальность 1524 мили. Вооружение: 1 х 45 мм, 1 х 7.62 мм пулемет, тралы. Экипаж 9 чел.

Мобилизован 30.04.1942 г., переоборудован в катер–тральщик и включен в состав ЧФ. Потоплен 11 сентября 1943 г. огнем береговой артиллерии в районе Новороссийска.

894. «КАТЩ–535», вспомогательный катер–тральщик

Бывший буксирный катер Крымгосрыбтреста «Сталинец» (до 02.05.1942 г.). Мобилизован 10.09.1941 г. и включен в состав ЧФ в качестве плавсредства. 30.04.1942 г. переоборудован и переклассифицирован в катер–тральщик. Подорвался на mine 27 сентября 1943 г. в Новороссийской бухте.

895. «КАТЩ–584», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Крымгосрыбтреста «Чайка» (до 04.06.1942 г.). Водоизмещение 36 т. Мобилизован 30.11.1941 г., переоборудован в катер–тральщик и 22.01.1942 г. включен в состав Азовской флотилии ЧФ. 30.08.1942 г. исключен из списков ВМФ, но 15.01.1943 г. после капитального ремонта вновь зачислен в состав ЧФ. 7 марта 1943 г. сел на мель в районе Мысхако и был разбит береговой артиллерией противника.

896. «КАТЩ–601», вспомогательный катер–тральщик

Бывшая рыболовная парусно–моторная шхуна (шаланда) Новороссийской МРС «Крапивницкий» (до 07.03.1942 г.). Водоизмещение 80 т. Мобилизован 06.10.1941 г., и включен в состав ЧФ в качестве буксира электромагнитного трала. 07.03.1942 г. переоборудован и переклассифицирован в катер–тральщик. Участвовал в перевозках на Малую Землю в феврале — марте 1943 г.

17 марта 1943 г. катер–тральщик № 601 во время выгрузки в районе Мысхако штормом был выброшен на берег и расстрелян артиллерией противника. Согласно сведениям источников координаты гибели КТЩ 44°39'1"N 37°46'1"E. На расстоянии около 350 м. от данных координат на грунте обнаружено судно размерами схожее с катером–тральщиком. Координаты 44°39.277'N 37°45.865'E. Глубина около 3 м. Возвышение над грунтом 0,8 метра.

897. Т–403 «Груз», тральщик

Типа «Фугас», проект 3. Заложен 20.03.1934 г. на Морском заводе в г. Севастополь (зав. № 69), спущен на воду 21.09.1935 г., вступил в строй 25.07.1937 г. и 24.08.1937 г. вошел в состав ЧФ. Обеспечивал высадку десанта на Малую Землю в феврале 1943 г.

28 февраля 1943 г. (по другим данным 27 февраля) тральщик Т–403 «Груз» стоял на якоре на расстоянии 3,5 кабельтовых от берега в районе Мысхако, на глубине 15 метров. На верхней палубе находилось 250–270 бойцов с оружием, боеприпасы и продовольствие.

В 23 ч. 25 м. корабль подвергся нападению со стороны немецких торпедных катеров. После попадания торпеды, возник крен до 30° на левый борт и дифферент на корму. Началось поступление воды в кормовые помещения. 37–мм автомат вместе с банкетом и фундаментом, 45–мм полуавтомат, тральная лебедка и кран взрывом сорваны с мест и выброшены за борт. Для выравнивания возникшего крена командир корабля приказал находившимся на палубе бойцам перейти с грузом на правый борт. Это уменьшило крен до 15°. В кормовое машинное отделение поступает вода, которую откачивают эжектором.

Для спасения оставшихся на борту людей подошли десантный бот и шхуна. Когда основная часть бойцов сошла с правого борта, крен на левый борт начал быстро увеличиваться. Видя безвыходное положение, командир отдал приказ оставить корабль. В 23 ч. 40 м. с корабля был дан последний сигнал: «Немедленно выслать буксиры, тральщик тонет». Борьба за непотопляемость продолжалась еще 10 минут, после чего «Груз» опрокинулся на левый борт и затонул в точке 44°39'58"N 37°47'3"E с креном на левый борт. По некоторым сведениям, в 1946 г. тральщик был обследован 68 Авариино спасательным отрядом, его отдельные части были подняты, а сам тральщик из-за груза, представлявшего опасность, был взорван.

В 1970–х гг. останки тральщика были обнаружены аквалангистами совместной экспедиции Музея истории города Новороссийска, Института археологии АН СССР и Южного отделения института океанологии АН СССР. На поверхность подняли 37–мм зенитное орудие (находится на открытой площадке в районе Малой земли), большое количество боеприпасов и стрелкового оружия, якорь. То, что данный объект является тральщиком «Груз», подтверждает найденная корабельная

рында с надписью «Груз». Вот как описывает состояние находки участник экспедиции В. Николаев «На дне лежат несколько обломков довольно большого судна. Имеется крупный кусок носовой части корабля, огромный кусок днища, два отдельно лежащих гребных вала с бронзовыми винтами, дейдвудными трубами и элементами крепления дейдвудных труб к корпусу судна. Отдельные части судна лежат на расстоянии пятидесяти — ста метров друг от друга. Между ними — масса разнообразных предметов».

В настоящее время, по описанию аквалангистов новороссийского клуба «Адмирал Нельсон» место гибели тральщика представляет собой обширный участок обломков корпуса и механизмов. Координаты 44°39'19"N 37°46'58"E. Глубина 15–20 м.

898. Т–511 «Червоный казак», тральщик

Бывший грузовой лихтер (паровая шхуна) Азовского государственного морского пароходства. Спущен в 1896 г. в Триесте (Австро–Венгрия). До 06.01.1916 — «Пророк Иона», до 11.04.1916 г. — «Т-71», до 24.07.1916 — «Т-35», до 15.10.1916 г. «Пророк Иона», до 15.09.1917 г. «Т-235», до 30.09.1918 г. «Т-335», до 19.08.1920 г. «Пророк Иона», до 29.06.1941 г. «Червоный казак». Длина 56,7 м, ширина 9,44 м, осадка 2,46 м (по другим данным 2,7 м.). Вместимость 472 брт. Мощность машины 300 л.с., скорость 8,5/6 узлов, дальность плавания 1700 миль.

15.10.1916 г. мобилизован и переоборудован в тральщик Т-235. Участвовал в Первой мировой войне. 01.05.1918 г. захвачен австро–германскими войсками, и 30.09.1918 г. возвращен прежнему владельцу. В январе 1920 г. захвачен частями Красной Армии и передан Главоду. Вновь мобилизован 12.08.1920 г., и включен в состав Азовской флотилии в качестве транспорта. В сентябре 1920 г. вооружен двумя 130 мм орудиями и переоборудован в канонерскую лодку (КЛ № 11). 28.01.1921 г. вошла в состав Морских сил Черного моря. Разоружена 25.05.1921 г. и возвращена гражданскому флоту. 22.06.1941 г. вновь мобилизована и переоборудована в тральщик Т-511 (вооружение: 4 орудия 45–мм, 3 пулемета, тралы. Экипаж: 27 человек). С 03.07.1941 г. в составе Черноморского Флота.

26 марта 1943 г. тральщик Т–511 «Червоный казак» (бортовой № 63) под командованием В.Ф. Белоконенко доставил пополнение в район Мысхако, после

чего принял на борт раненых. При отходе от пирса корабль подорвался на магнитной мине и затонул. Погибло более 300 чел. По другим сведениям — во время перехода из Новороссийска в Туапсе.

Место гибели тральщика Т–511 по данным послевоенного обследования в районе координат 44°37'N 37°37'E. Глубина около 45 м.

Обнаружен аквалангистами из города Новороссийска. Лежит практически на ровном киле. Видимых повреждений нет. На носу и корме установлены, два орудия небольшого калибра. Координаты 44°37.570'N 37°37.290'E. Глубина около 48 м. Возвышение над грунтом 7–8 м.

899. Т–514, тральщик

Бывший пассажирский теплоход Черноморского государственного морского пароходства «Ост» (до 29.06.1941 г.). Построен в 1931–1932 гг. и передан Сочинскому торговому порту для эксплуатации на местных линиях. Водоизмещение 285 т. Размерения 37.6 × 6.6 × 2.9 м. ГЭУ дизельная одновальная, 375 л.с. Скорость 12 узлов, дальность 1000 миль. Вооружение: 2 × 45 мм, 2 × 12.7 мм пулемета. Мобилизован 22.06.1941 г. Переоборудован в тральщик, и 02.07.1941 г. зачислен в состав Черноморского флота. Носил бортовой № 66.

4 марта 1943 г. в 18 ч. 31 м. тральщик вышел из Геленджика в район Мысхако. В 20 ч. 33 м. при подходе к району назначения, в районе мыса Дооб, тральщик подорвался на мине и затонул. По некоторым данным, пытался или даже успел выброситься на отмель. Координаты гибели отсутствуют. Вероятно, тральщик Т–514 подорвался на мине и затонул в районе координат 44°38'N 37°48'E в 3–х км южнее Мысхако. В этом районе на грунте находятся около десятка судов, погибших на минах во время Великой Отечественной войны. Возможно, это судно было обнаружено и обследовано новороссийским дайв-центром «Адмирал Нельсон». Координаты объекта 44°38.290'N 37°48.230'E. Глубина около 48 м.

900. Т–521, вспомогательный катер–тральщик

Бывший пассажирский катер («речной трамвай») Сочинского морского торгового порта № 1 (до 29.06.1941 г.). Построен в 1934 г. Мобилизован 22.06.1941 г., переоборудован в катер–тральщик и 30.06.1941 г. включен в состав ЧФ.

Водоизмещение 32,8 т. Размещения 18,2 × 3,8 × 1,4 м. ГЭУ 120 л.с. Скорость 8,5/7 узлов, дальность 478 миль. Вооружение: 1 × 7,62 мм пулемет, катерный трал. Экипаж 8 чел. Участвовал в Новороссийской 9–16.09.1943 г. десантной операции; имел бортовой № 71.

Потоплен береговой артиллерией 10 сентября 1943 г. в районе Новороссийска.

937. ДБ–2, десантный бот

Десантные мотоботы типа ДБ, проект 165 были спроектированы в Горьковском ЦКБ и строились на заводе № 343 в Гороховце и на верфи в Дзержинске. Оснащались автомобильными моторами и имели стальные корпуса. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., высота — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. В варианте десантного катера экипаж 3 чел., 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим), 60 человек десанта.

Потоплен береговой артиллерией 10 сентября 1943 г. в районе Новороссийска.

686. ДБ–19, десантный бот

Проект 165. Вошел в строй 17 апреля 1943 г. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., высота — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., 60 человек десанта. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Потоплен 10 сентября 1943 г. огнем береговой артиллерии в районе Новороссийска.

901. ДБ–22, десантный бот

Проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., высота — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., 60 человек десанта. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Потоплен 10 сентября 1943 г. огнем береговой артиллерии в районе Новороссийска.

856. ДБ–28, десантный бот

Проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., высота — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., 60 человек десанта. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Подорвался на mine 26 сентября 1943 г. на рейде Анапы.

857. ДБ–31, десантный бот

Проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., высота — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., 60 человек десанта. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Подорвался на mine 25 сентября 1943 г. на рейде Анапы.

902. ДБ–34, десантный бот

Проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., высота — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., 60 человек десанта. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Потоплен 10 сентября 1943 г. огнем береговой артиллерии в районе Новороссийска.

858. ДБ–38, десантный бот

Проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., высота — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., 60 человек десанта. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Потоплен береговой артиллерией 26 сентября 1943 г. близ Анапы.

859. ДМБ–13, десантный бот

Подорвался на mine (по другим данным расстрелян береговой артиллерией) 26 сентября 1943 г. в районе Анапы.

903. ДМБ–03, десантный бот

Потоплен 10 сентября 1943 г. огнем береговой артиллерии в районе Новороссийска.

904. ДМБ–05, десантный бот

Потоплен береговой артиллерией противника 23 апреля 1943 г. у пирса Мысхако.

905. ДМБ–06, десантный бот

23 июня 1943 г. сел на мель в районе Мысхако и был разбит прибоем.

1064. ДМБ–10, десантный бот

Затонул во время шторма у м. Мысхако в точке с координатами 44°39'1"N 57°46'1"E.

906. «№ 4», самоходная десантная баржа (болиндер)

Построена в 1916 г. на заводе «Руссуд» в г. Николаеве. Длина наибольшая — 54,7 м., ширина — 7,1 м (по ГВЛ соответственно 42,7 и 6,6 м.), осадка в грузу 0,99 м носом и 1,27 м. — кормой. Свое название — «Болиндер» баржа получила по названию шведкой фирмы–изготовителя двигателей, которыми была оснащена первая партия судов (20 шт.). Болиндер стал одним из первых в мировой практике проектов десантного судна специальной конструкции.

4 февраля 1943 г. ведомый буксиром «Алупка», болиндер № 4, обеспечивая высадку подразделений морской пехоты и танков (десантные танки МЗА1 «Stuart»), во время десантной операции у п. Южная Озерейка, от прямого попадания снарядов противника, загорелся и был оставлен командой. Попыток увести поврежденный болиндер, после завершения неудачной операции не предпринималось. Дальнейшая судьба не известна.

907. «№ 2», самоходная десантная баржа (болиндер)

Построена в 1916 г. на заводе «Руссуд» в г. Николаеве. Длина наибольшая — 54,7 м., ширина — 7,1 м (по ГВЛ соответственно 42,7 и 6,6 м.), осадка в грузу 0,99 м носом и 1,27 м. — кормой.

4 февраля 1943 г. болиндер № 2 (с буксиром «Геленджик»), во время десантной операции у п. Южная Озерейка, от прямого попадания снарядов противника, загорелся еще на подходе к берегу и, потеряв управление при большой накатной волне, развернувшись бортом, сел на грунт (по одной из версий — на противодесантный еж) в нескольких десятках метров от берега. Попыток увести поврежденный болиндер, после завершения операции не предпринималось. Дальнейшая судьба не известна.

908. «№ 6», самоходная десантная баржа (болиндер)

Построена в 1916 г. на заводе «Руссуд» в г. Николаеве. Длина наибольшая — 54,7 м., ширина — 7,1 м (по ГВЛ соответственно 42,7 и 6,6 м.), осадка в грузу 0,99 м носом и 1,27 м. — кормой.

4.02.1943 г. ведомый буксиром «СП-19», болиндер № 4, при обеспечении десантной операции у п. Южная Озерейка, был поврежден огнем противника и оставлен командой. Попыток увести поврежденный болиндер, после завершения неудачной операции не предпринималось. Дальнейшая судьба не известна.

821. «Гордиция», паровая землевозная шаланда

Длина: 42,6 м, ширина: 8,5 м, осадка: 3,0 м. Водоизмещение: 489 т. Мощность двигателя: 250 л.с.

В мае 1920 г. была затоплена белогвардейцами в Ейске при отступлении, но вскоре поднята и в качестве транспорта включена в состав Керченского транспортного отряда Азовской военной флотилии (красных). 18.01.1921 г. сдана Главоду. В годы Великой Отечественной войны входила в состав Азово-Черноморского техфлота, обеспечивала воинские и народнохозяйственные перевозки, по Азовскому морю. Участвовала в Керченско-Феодосийской десантной операции (25–31 декабря 1941 г.). Входила во 2-й отряд высадки десанта в составе Азовской военной флотилии. 11.08.1942 г. на переходе в Анапу шаланда была атакована авиацией противника, и потоплена.

В 1982 г. шаланду обнаружили водолазы НЭКМ (Научно-экспериментального комплекса марикультуры), который расположен на м. Большой Утриш. Судно было заполнено боеприпасами. В передних отсеках трюма находились снаряды, в средних — винтовки, пулемёты Дегтярёва, в задних — гранаты, цинки с патронами и ящики с тротилом.

Наверх подняли сейф капитана. Внутри обнаружили трудовые книжки 13 членов экипажа и документы, из которых следовало, что паровая шаланда входила в состав каравана судов под общим названием «Ленинград». В 1983 г. по заданию КГБ из Феодосии вызвали военных водолазов.

В трёхболтовом снаряжении на объекте были проведены водолазные работы по разгрузке грузовых отсеков от взрывоопасного груза. При этом для облегчения задачи полностью убрали надстройки судна. Было поднято около 6 т взрывчатых веществ, которые подорвали в щели Отмачёва (недалеко от н. п. Сукко).

Вторично найдено членами дайв-центра, находящегося в поселке Сукко, в 10 километрах от Анапы. По словам аквалангистов на объекте видны механизмы для открывания днищевых люков. В носовой части ниже ватерлинии — большая пробоина. В кормовой части находится паровая машина. Рядом с корпусом на грунте лежит труба. Один из московских дайв-клубов поднял с шаланды рынду. Координаты 44°46.323'N 37°22.625'E. Судно лежит на ровном киле на глубине 18 м. Высота борта от грунта 5 м.

816. «Пролетарий», буксир

Бывший колесный буксир «Кавказ». В составе ЧФ с 26.08.1941 г.

2 сентября 1942 г. в 03 ч. 20 м. в группе с другими судами, стоявшими в районе селение Благовещенское — озеро Солёное, был атакован торпедными катерами противника, входившими в состав 1-й флотилии. В результате нападения были потоплены катер-тральщик и буксир «Пролетарий».

По рассказам местных жителей, на отмели около берега, в районе причала, недалеко от базы отдыха «Ростовчанка» лежит корпус колесного парохода. Можно предположить, что данный объект является буксиром «Пролетарий». Примерные координаты 44°02.524'N 37°06.655'E.

818. «Одесский горсовет», грузовое судно

Бывший сухогруз. Построен в 1931 г., водоизмещение 557 брт. Порт приписки — Одесса. В 1942 г. участвовал в эвакуации из Крыма советских войск.

Согласно справочнику «Вспомогательные корабли и суда ВМФ СССР 1941–1945» А. Голубева, в разделе «Военизированные суда» с 12.05.1944 г. по 16.09.1944 г. в боевых действиях на Черном море принимало участие судно с названием «Одесский горсовет». При каких обстоятельствах оно погибло неизвестно. Предполагается, что в результате авиаудара или торпедной атаки. По словам старожилов поселка Витязево, часть экипажа спаслась, часть погибла, пытаясь доплыть на шлюпках до берега.

В настоящее время «Одесский Горсовет» лежит на глубине 5–10 м. в 290 м от береговой линии поселка Витязево. Корпус судна покрыт водорослями и раковинами мидий. Сохранились внутренние помещения носового полубака: умывальная комната, кафельный пол коридора, умывальники, некоторые двери, машинное отделение и трюм, якорь, механизм торосовой лебедки, надстройка палубы, грузовая палуба, трехлопастный винт и перо руля. Полностью отсутствует надстройка судна. Ее элементы лежат по правому борту. В районе носовых трюмов корпус судна сильно поврежден с обоих бортов, видимо взрывом торпеды.

Возвышение над грунтом — 3,5–4,5 м., расстояние до поверхности воды от высшей тоски корабля около 0,8 м. Координаты 44°59.213'N 37°14.006'E.

909. «Красная Грузия», канонерская лодка

Бывшее десантное судно типа «Эльпидифор». Было заложено в 1916 г. (з-д «Руссуд», Николаев), спущено в 1922 г., вступило в строй 30.10.1923 г. и вошло в состав Морских сил Черного моря. До 15.09.1918 г. называлось «Т-317», до 13.09.1924 г. «Эльпидифор № 417», до 12.02.1925 г. «ТЩ № 23», затем — «Красная Грузия». 18.03.1926 г. переклассифицировано в минный заградитель, а 28.06.1928 г. — в канонерскую лодку. Длина: 74,83 м, ширина: 10,39 м, осадка: 3,51 м. Водоизмещение стандартное — 800 т, полное — 1400 т. Две паровые машины общей мощностью 750 л.с. Скорость: полная 8 узл. экономическая 6 узл. Экипаж: 169 человек. Вооружение на 1942 г.: 3 130-мм орудия, 2 76,2-мм орудия, 2 45-мм орудия, 2 37-мм орудия, 5 12,7-мм пулеметов. Могла брать 180 мин. Прошла капитальный ремонт в 1925 — 1926 гг. и в 1938 г. С 11.01.1935 г. входил в состав ЧФ. Участвовала в Керченско-

Феодосийской десантной операции (25 — 26.12.1941 г.), высадке десантов в Григорьевку 22.09.1941 г., Станичку и Южную Озерейку 4 — 7.02.1943 г.

27 февраля 1943 г. канонерская лодка «Красная Грузия» под командованием капитана 3 ранга Г.В. Катунцевского в 21 ч. 55 м. доставила маршевое пополнение в район Мысхако (плацдарм «Малая земля»). Ночь была темная, волнение на море 2 балла. «Красная Грузия» уткнулась носом в берег и начала разгрузку.

В 23 ч. 23 м. канонерка была атакована торпедными катерами противника. Торпеда попала в левую часть кормы. Взрывом были выброшены за борт 130–мм орудие и пулемет. Артрасчеты погибли. Машинное отделение заполнилось паром. Аварийные партии пытались закрепить переборки и этим прекратить поступление воды. Удалось отключить котел. Вода затопила артиллерийские погреба. 28.02.1943 г. в 01 ч. 20 м. канонерская лодка села на грунт в точке 44°39'58"N 37°47'14"E (данные справочников) на глубине носом — 1,18 м, кормой — 4,76 м. Прибывшие буксиры пытались стащить корабль с мели, но из-за усилившегося обстрела спасательные работы пришлось прекратить. В последующие дни авиация и артиллерия противника основательно разрушили «Красную Грузию». Длительное время корпус канонерской лодки служил своеобразным причалом–прикрытием для мотоботов, приходивших к Малой земле.

Согласно официальным данным, после войны канонерская лодка была поднята АСС ЧФ и сдана на слом. На самом деле корпус находится на месте гибели (по всей вероятности, была снята только надстройка).

Летом 2002 г. корабль был обследован тольяттинским клубом «Нептун–Про». По описанию аквалангистов корпус судна сильно разрушен, нос возвышается над водой на полметра. Орудий на своих местах не обнаружено. Фактически координаты «Красной Грузии» — 44°39.611'N 37°46.777'E. Удаленность от берега — 50 м, глубина — 4 м., возвышение над грунтом — 1,5–2,0 м.

910. «Заря», минный заградитель

Бывший пассажирский теплоход Сочинского пароходства Наркомата морского флота. Заложен осенью 1927 г., спущен на воду 26.04.1928 г., вступил в строй в 1929 г. Размерения: 24,4 × 5,3 × 2,9 м. Водоизмещение: 354 т. Скорость: 9 уз. Вооружение: 2 орудия 45–мм, 2 пулемета 7,62 мм, 10 мин. Экипаж: 33 чел.

22.06.1941 г., был мобилизован, вооружен, переоборудован в минный заградитель и 15.07.1941 г. включен в состав ЧФ. Имел бортовой № 61. Участвовал в Керченско–Феодосийской десантной операции (25.12.1941–2.01.1942 гг.).

5 (по другим данным 4) марта 1943 года в 06 ч.00 м. минный заградитель «Заря» под командованием лейтенанта В.Д. Алексеева вышел из Геленджика. В районе Мысхако подорвался на mine и затонул. Место гибели минзаг «Заря», по данным послевоенного обследования в районе координат 44°37.400'N 37°47.950'E.

Судно было обнаружено, и обследовано новороссийским дайв–центром «Адмирал Нельсон». Фактические координаты 44°38.080'N 37°49.030'E. Глубина около 45 м.

911. «Миус», буксир

Буксирный пароход Азовского государственного морского пароходства. 28 февраля 1943 г. буксир «Миус» (капитан П. М. Бондаренко), возвращавшийся из района Мысхако в Геленджик, в 06 ч. 15 м. в районе Суджукской косы в точке 44°37'6"N 37°49'1"E был потоплен в результате торпедной атаки катеров противника (по другим данным, обстрелян артиллерией противника). Погибло 10 чел.

Судно было обнаружено, и обследовано новороссийским дайв–центром «Адмирал Нельсон». Координаты 44°38.080'N 37°48.470'E Глубина около 45 м. Возвышение над грунтом 6,5 м.

912. «Симеиз», буксир

Бывший буксирный пароход ЧГМП «Вилково». Вступил в строй в 1900 г. Размерения : 31,5 × 6,7 × 3,5 метра. Водоизмещение: 172 брт. (по другим данным 171 брт.). Мощность 550 л.с. Вооружение 1 × 75 мм орудие, 1 × 35 мм орудие , 1 пулемёт. Скорость: 10 уз. С 22.06.1941 г. в составе Черноморского Флота.

В ночь на 5 апреля 1943 г. 3 сторожевых катера, буксир «Симеиз» (капитан В. А. Вечный) с баржей, 3 сейнера и 7 мотоботов доставили из Геленджика в район Мысхако пополнение и грузы. При возвращении корабли должны были эвакуировать раненых. После разгрузки и отхода от пристани в 05 ч. 30 м. в 2,8 мили к юго–востоку от мыса Мысхако в точке 44°37'N 37°48'2"E буксир «Симеиз» подорвался на магнитной mine и затонул. Мины были выставлены четырьмя германскими торпедными катерами в ночь на 1 апреля. Погибло 8 человек, спасено 13.

Судно было обнаружено, и обследовано новороссийским дайв-центром «Адмирал Нельсон». По описанию аквалангистов буксир лежит на ровном киле, глубина по дну 47,5 м, верхняя точка 41 м. Фактические координаты 44°37.490'N 37°48.220'E.

913. «СКА–014», морской охотник

Типа «МО–4». 26.07.1943 г. СКА–014 под командованием ст. лейтенанта Кузьмина вышел из Геленджика в составе охранения сейнеров с мотоботами. В 3 ч 30 мин в точке 44°38.9'N 37°47.8'E, у него за кормой раздался взрыв, в результате чего кормовая часть катера оказалась разрушенной. «Эрликон» и глубинные бомбы были выброшены за борт, но, СКА–014 быстро терял плавучесть. Поврежденный катер пытался буксировать к берегу СКА–026. Через 35 минут СКА–014 затонул. Весь личный состав был спасен.

Катер был обнаружен, и обследован новороссийским дайв-центром «Адмирал Нельсон». Координаты 44°38.500'N 37°48.120'E Глубина 38 м.

914. СКА–016, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Потоплен 25 мая 1943 г. береговой артиллерией противника в районе Мысхако.

915. СКА–025, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Потоплен 10 сентября 1943 г. береговой артиллерией противника в районе Новороссийска.

16. СКА–032, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4», Потоплен 10 сентября 1943 г. береговой артиллерией противника в районе Новороссийска.

917. СКА–039, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Потоплен 6 июня 1943 г. авиацией противника в районе Мысхако.

918. СКА–045, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Потоплен 8 апреля 1943 г. артиллерийским огнем немецкого ТКА в районе Мысхако.

919. «СКА–051», сторожевой катер

Погиб 4 февраля 1943 г. в районе п. Южная Озерейка во время проведения десантной операции.

920. СКА–058, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Подорвался на mine 24 апреля 1943 г. в районе Мысхако.

921. СКА–064, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Потоплен 10 сентября 1943 г. береговой артиллерией противника в районе Новороссийска.

922. СКА–069, сторожевой катер

Проект МО–4.

11 марта 1943 г. в 21 ч 00 м подорвался на магнитной mine. Оторвана кормовая часть по машинное отделение. Один человек убит, один ранен. Оставшаяся часть отбуксирована в Геленджик. Архивные координаты гибели 44°38.4'N 37°48'E.

Согласно данным гидрографии на расстоянии 20 м. от данных координат на грунте находится объект с пометкой обломки судна, разбросанные по грунту. Так как кормовая часть 27 метрового катера является объектом малоразмерным, возможно, что данные обломки принадлежат СКА–069. Координаты обломков 44°38.292'N 37°48.039'E. Глубина около 45 м.

923. Морской охотник типа МО–4

Возможно СКА–088. 17 марта 1943 г. в 21 ч 30 мин на подходе к мысу Мысхако СКА–088 подорвался на донной mine противника. По одним источникам координаты гибели 44°35.6'N 37°51'E по другим 44°37.8'N 37°52.8'E. Подошедший на помощь СКА–082 обнаружил три части разрушенного корпуса СКА–088, средняя часть которого быстро затонула, а за ней скрылись под водой носовая и кормовая части. Погибло 20 человек, спасено — 3 человека.

Носовая часть катера была обнаружена, и обследована новороссийским дайв–центром «Адмирал Нельсон». Координаты 44°37.000'N 37°48.370'E Глубина 45 м.

924. СКА–095, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Подорвался на mine 5 апреля 1943 г. в районе Мысхако.

925. СКА–098, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». 10 мая 1943 г. СКА–098, находясь у мыса Мысхако в точке 44°37'N, 37°48'E, в 3 ч 05 мин наскочил на мину. Кормовая часть катера разрушилась и затонула. Носовая часть некоторое время находилась на плаву. Погибли 6 чел.

Катер был обнаружен, и обследован новороссийским дайв–центром «Адмирал Нельсон». Впоследствии среди обломков были обнаружены судовые документы в т.ч. с именем старшего лейтенанта В.М Шпанько (командир СКА–098). Координаты 44°38.030'N 37°48.380'E Глубина 46 м.

926. СКА–0154, сторожевой катер

Тип «МКМ». Бывший пограничный сторожевой катер 1–го дивизиона погрансудов МПО НКВД Черноморского погранокруга. Построен в 1939–1940 гг. 17.12.1941 г. вошел в состав ЧФ. До 17.12.1941 г. Участвовал в высадке десанта в Станичку в феврале 1943 г. Потоплен береговой артиллерией противника 6 февраля 1943 г. в районе Новороссийска около п. Станичка.

1065. «Оксюз», пароход

Длина около 120 м, ширина — около 11 м. Затонул в Новороссийской бухте. В начале 1980–х гг. по сообщению газеты «Труд» Черноморским отрядом аварийно–спасательной службы на пароходе были начаты судоподъемные работы. По одним данным пароход был поднят, по другим — поднят частично.

927. Не идентифицированный сейнер

Погиб 4 февраля 1943 г. в районе п. Южная Озерейка во время проведения десантной операции.

928. Не идентифицированный сейнер

Погиб 4.02.1943 г. в районе п. Южная Озерейка во время проведения десантной операции.

929. Не идентифицированный буксир

Погиб 4 февраля 1943 г. в районе п. Южная Озерейка во время проведения десантной операции.

930. Не идентифицированный барказ

Погиб 4 февраля 1943 г. в районе п. Южная Озерейка во время проведения десантной операции.

931. «ЧФ МШ–7», парусно–моторная шхуна

Бывший бот № 5 и СП–201. Подорвалась на mine, на Суджукской банке 30 августа 1943 г. Архивные координаты гибели 44°39'7"N 37°49'00"E.

1084. Не идентифицированное судно

Принадлежность неизвестно. Было обнаружено во время экспедиции в 2007 г. клубом «Нептун–Про» г. Тольятти. По всей вероятности десантное судно длиной 20–25 м. Сильно повреждено. Рядом с объектом нашли винт от торпеды немецкого производства. Координаты 44°47.091'N 37°22.715'E. Глубина 3–4 м.

1083. Не идентифицированное судно

Принадлежность неизвестна.

Судно обследовалось в 2002 г. тольяттинским клубом «Нептун–Про».

На дне разбросаны обломки клепаного корпуса, достаточно большого судна. Кое–где видны кнехты. Удалось найти якорь. Согласно бронзовым трубам судно было паровое. Координаты 44°42.328'N 37°27.208'E. Глубина от 4 до 18 м.

1066. Як–1Б, самолёт

Полетная масса: 2900 кг. Мощность двигателя: 1050 л.с. Максимальная скорость: 590 км/ч. Вооружение: 1 20–мм пушка, 2 7,62–мм пулемета. Номер и имя летчика не установлены. Обнаружен, и обследован новороссийским дайв–центром «Адмирал Нельсон». Координаты 44°39.280'N 37°40.510'E. Глубина около 20 м.

1067. «Бостон–А20», самолёт

Двухмоторный фронтовой бомбардировщик американского производства Douglas «Boston» А–20 серии Boston III («Навос» — «Разрушитель»). Дата гибели неизвестна. По всей вероятности, самолет потерпел аварию или был сбит немецкой авиацией, в годы Великой Отечественной войны. Самолет случайно обнаружили в середине 1990–х гг. с борта НИС «Импульс» в р–не Голубой (бывшая Рыбацкая) бухты. Самолет практически цел, залегает на ровном песчаном грунте на глубине 36 м. Кабина штурмана смята влево, видимо, при ударе о дно после затопления. Хвостовое оперение разрушено по стыковочному узлу 372 и 3/4 (дюйма) линии фюзеляжа. Его элементы находятся на расстоянии от 3 до 8 метров. Просадка в грунт 2030 см. Грунт — песок. Снаружи обильное обрастание мидиями (5–8 см), внутри фюзеляжа (в бомбовом отсеке) обрастание отсутствует. Есть доступ в кабину пилота и отсек стрелков задней полусферы, где свободно вращается на шаровом шарнире (не турель) крупнокалиберный Colt–Browning 303. Останков членов экипажа, амуниции и личных вещей не найдено. По рассказу очевидца события Полякова А.В. (умер в 1995 г.), «Бостон» был атакован парой Me–109, один из которых был сбит огнем «Бостона» и упал в воду на удалении 1,2–1,5 км. В данный момент останки самолета являются объектом погружения местных дайв–центров. Координаты гибели 44°34.193'N 38°04.214'E. Глубина 36 м.

819. Ил–2, самолёт

Номер не известен. Самолеты подобной модификации выпускались советскими заводами с апреля по декабрь 1942 г. Найден анапскими аквалангистами в 2007 г. Самолет частично замывает песком. Лопасти винта согнуты, одна лопасть обломана. Обтекатель втулки винта отсутствует. Лобовое остекление пилота разрушено. Правое крыло наполовину занесено песком. В крыльевых гондолах расположены авиационные пушки ВЯ–23. Некоторые лючки на крыльях открыты. Кабины наполовину занесены песком и ракушечником. Над кабиной расположена штыревая антенна УКВ радиостанции. Хвостовая часть оторвана по кабину стрелка, без обшивки и находится в 15 м. сзади слева. Других видимых повреждений фюзеляж не имеет. Координаты объекта 46°59.716'N 37°08.892'E. Глубина 18 м., возвышение над грунтом 1,3–1,4 м.

1068. Не идентифицированный самолёт

Предположительно истребитель Як–7Б (судя по конфигурации кабины и радиатора охлаждения). Обнаружен в 1980–х гг. новороссийскими аквалангистами около Геленджика. На сегодняшний день от самолета остались лишь отдельные незначительные части. Координаты места нахождения объекта с ошибкой до 100 м. 44°36.400'N 33°31.967'E. Глубина 15 м.

ИНОСТРАННЫЕ СУДА

860. «S–102», торпедный катер

Принадлежал Германии. Входил в состав 1–й флотилии немецких торпедных катеров («шнелльботов»), действовавшей в Северо–Восточном Причерноморье в 1942–1943 гг. Подорвался на mine 08.07.1943 г. во время ночного рейда у мыса Железный Рог. Часть кормы катера, размером 4 м., фрагменты корпуса и двигателя (общая длина катера составляла около 35,0 м) были найдены в 2004 г. любителем подводного плавания А.Муратовым (подводный центр «Тамань»), вторично, дайверами клуба «Нептун–Про» (г. Тольятти). С места гибели катера были подняты: 40–мм зенитное орудие «Flak–28» шведской фирмы «Бофорс», несколько глубинных бомб, снарядов и якорь–кошка. Глубина 15 м.

861. «MAS 572», торпедный катер

Принадлежал Италии. Водоизмещение: полное 26 т. Размеры: 19 × 4, 7 × 1,5 м. Моторы: 2 по 1000 л.с. Скорость: 45 уз. Вооружение: 2 пулемета 13,2, 2 торпеды 450 мм.

12.05.1943 г. торпедный катер MAS 572 был атакован тремя советскими штурмовиками Ил–2. Катер получил повреждение рулевого управления и попал под таран катера MAS 566. От полученных повреждений затонул южнее банки Мария Магдалина. Согласно данным источников, точка гибели 45°05'N 36°43' E.

По сведениям гидролокации, 1,8 км юго–восточнее банки Мария Магдалина с координатами 45°02'N 36°57'E обнаружен объект, квалифицирован как обломки судна, раскиданные по грунту. Глубина около 15 метров.

880. Не идентифицированное судно

Предположительно баржа. Принадлежала Германии.

26 июля 1943 г. конвой «Nagen-52» был атакован советской авиацией в составе 8-и штурмовиков Ил-2, при поддержке 2-х МБР-2. От полученных повреждений затонуло 2-е баржи. Согласно сведениям источников, точка гибели 45°01'N 37°11'E. По данным гидролокации на расстоянии 3–4 км находятся два объекта, по размерам схожие с баржами.

Координаты 44°59.202'N 37°14.101'E и 44°59.733'N 37°08.775'E. Глубина 2 м. и 19 м. Возвышение над грунтом 1,6 м. и 2 м. соответственно. По рассказам местных рыбаков, первый объект, точно является сильно разрушенной баржой.

815. Штурмбот тип «40»

Принадлежал Германии. Водоизмещение 30 тонн. Длина: 19,5 м. ширина: 5,93 м., осадка: 1,0 м. Имел два двигателя. Скорость 20 км.ч

16 июля 1943 г. семь советских штурмовика Ил-2 и десять истребителей Як-10 атаковали конвой «Geleit-142» у станицы Благовещенская. В 14 ч. 15 минут результате попаданий затонул штурмбот PiLB. При проведении экспедиции под руководством А.В. Кондрашова, в данном районе был обнаружен с помощью гидролокатора неизвестный объект. Погружения не производились. По внешнему виду, это несколько достаточно крупных обломков металлического судна. Возможно, данный объект является штурмботом тип «40». Координаты объекта 44°59.746'N 37°08.808'E. Глубина 12–13 м. Возвышение над грунтом не более 1 м.

811. «AF-70», быстроходная десантная баржа

Принадлежала Германии. Возможно AF-70, бывшая F-309A или F-376A. Водоизмещение: 220 брт.

19 мая 1943 г. четыре советских штурмовика Ил-2 атаковали конвой «Kleiner Var-89» у станицы Благовещенская. В результате попаданий затонули БДБ AF-70 и F-376A. Судя по координатам 44°53'N 37°20'E предоставленных архивом, суда затонули в центре г. Анапы. Согласно данным гидролокации ближайшие объекты на грунте находятся в 3–4 км от предоставленных координат. Координаты первого объекта 44°52'N 37°18'E и второго 44°51'N 37°17'E. Глубины 29 м. и 34 м. Возвышение над грунтом 2 метра и 2,5 м. соответственно.

Объект лежит верх днищем. Внешне он похож, на металлический ящик больших размеров. По всей вероятности судно было повреждено, и выбросилось на берег. В последствии перевернуто накатом. Координаты 45°06.405'N 36°53.356'E, глубина 3–4 м.

934. «F–376A», быстроходная десантная баржа

Немецкая артиллерийская БДБ типа AF.

19.05.1943 г. конвой «Kleiner Var–89» в составе БДБ F–376A и AF–70 были атакованы четырьмя советскими штурмовиками Ил–2. От полученных повреждений БДБ затонули у станицы Благовещенская.

По данным источников, точка гибели БДБ 44°53'N 37°20'E , что не соответствует действительности. Согласно данным гидролокации ближайшие объекты на грунте находятся в 3–4 км от предоставленных координат. Координаты первого объекта 44°52'N 37°18'E и второго 44°51'N 37°17'E. Глубины 29 метров и 34 метра. Возвышение над грунтом 2 метра и 2,5 метра соответственно.

1060. «ME–109», самолёт

Принадлежал Германии. Был обнаружен в 1982 г. экспедицией «Цемесская бухта» (рук. Д.Ф. Кравченко) недалеко от г. Анапы, в районе м. Большой Утриш (500 м от маяка, по направлению юго–запад) на глубине 33 м. Самолет лежал на ровном каменистом дне, опираясь фюзеляжем и плоскостями на камни. Длина фюзеляжа составляла 9,5 м, размах крыльев — 10 м, длина крыла — 4,5 м. В результате обследования было установлено, что по конструктивным особенностям и основным размерным характеристикам, обнаруженный объект представлял собой самолет германского производства марки «ME–109» образца 1939 г. Несколько деталей оборудования самолета были извлечены из воды и переданы в Новороссийский краеведческий музей. По некоторым сведениям в последующие годы была предпринята попытка подъема самолета, окончившаяся неудачей (отломился двигатель, который впоследствии все же был поднят).

Участок: м. Дооб–Геленджик–Туапсе–Сочи

884. № 74, торпедный катер

Типа «Г–5», Х серия. Вступил в строй в 1939 г. до 1940 г. — № 72, до 06.08.1942 г. — № 70.

7 ноября 1942 г. в 12 ч. 03 м. торпедные катера № 54, № 74 и № 84 вышли из Туапсе в Геленджик. На переходе, в районе мыса Ту, в 13 ч. 00 м. катера были обстреляны торпедоносцем противника. На № 74 корпус был прострелен в 14 местах, но катер оставался на плаву и был отбуксирован в Туапсе. 11 ноября, катер при транспортировке на ремонт в г. Поти из-за выпадения временных пробок в пробойнах, наполнился водой и затонул на траверзе селения Лазаревское в точке с координатами 43°55'9"N 39°15'7"E. Глубина около 50 м.

886. № 84, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен в июле 1938 г., спущен весной 1939 г., вступил в строй 30.06.1939 г. и 19.07.1939 г. вошел в состав КБФ. 29.05.1940 г. перечислен в ЧФ и в июне 1940 г. по железной дороге доставлен в Севастополь. До 13.11.1940 г. № 82, до 6.08.1942 г. № 80.

Участвовал в обороне Кавказа. Потоплен 19 апреля 1943 г. (по другой версии 10.04.1943 г.) истребительной авиацией противника у м. Дооб.

985. № 95, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен в начале 1941 г., спущен летом 1941 г., вступил в строй 27.09.1941 г. и 19.12.1941 г. вошел в состав ЧФ. До 6.08.1942 г. № 165.

Участвовал в обороне Кавказа. Погиб 11 августа 1943 г. от артиллерийского огня 5-ти торпедных катеров противника у м. Дооб.

986. «Николай Островский», минный заградитель

Бывший грузопассажирский теплоход Азовского государственного морского пароходства «Чайка». Заложен в 1927 г., спущен в 1929 г. длина 79.9 м., ширина 12 м., осадка 3.9 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2 х 715 л.с. Скорость 12.5 узла. Водоизмещение 2625 т. Вооружение 2 × 76.2 мм, 4 × 45 мм.

Вступил в строй 2.12.1931 г. 29.10.1939 г. принят от Наркомата морского флота, вооружен, переоборудован в минный заградитель и 8.07.1940 г. включен в состав ЧФ. Потоплен 23 марта 1942 г. авиацией противника в Туапсе.

918. СКА–045, малый охотник за подводными лодками

Проект «МО–4». 8 апреля 1943 г. находясь в дозоре у Туапсинской военно–морской базы сторожевой катер СКА–045, подорвался на плавучей мине, и затонул.

Согласно данным источников координаты гибели СКА–045 44°09'N 38°49.5'E. Глубина около 100 м.

987. СКА–041, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Потоплен вражеской авиацией 22 мая 1943 г. в районе Геленджика.

618. СКА–054, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Подорвался на мине 8 апреля 1943 г. в районе Геленджика.

988. «КАТЩ–150», вспомогательный катер–тральщик

Бывшая рыболовная парусно–моторная шхуна (шаланда) Крымгосрыбтреста «Комсомолец» (до 04.09.1941 г.). Водоизмещение 95 т. Мобилизована 04.09.1941 г., переоборудована в катер–тральщик и включена в состав ЧФ. Участвовал в обороне Севастополя, имел бортовой № 91. Выбросился на берег и разбит 28 ноября 1941 г. в районе пос. Джубга (около 53 км северо–западнее Туапсе).

989. «КАТЩ–170», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Новороссийского рыбзавода. До 30.04.1943 г. бот № 50. Мобилизован 02.03.1943 г. и включен в состав ЧФ в качестве плавсредства. 29.03.1943 г. переоборудован и переклассифицирован в катер–тральщик и включен в боевой состав флота. Водоизмещение 22 т. Размерения 15 × 4.5 × 2 м. ГЭУ 50 л.с. Скорость 6 узлов, дальность 800 миль. Вооружение: 1 × 7.62 мм пулемет, хвостовой трал. Экипаж 10 чел. В некоторых документах значится под наименованием «СП–221».

Потоплен авиацией противника 11 июня 1943 г. у м. Тонкий (близ Геленджика).



990. «КАТЩ–303», вспомогательный катер–тральщик

Бывший речной буксирный катер треста «Котласлессплав». Построен в 1930 г. До 20.08.1943 г. баркас №22, с 1.10.1943 г. «КАТЩ–303». Мобилизован 26.06.1943 г., переоборудован в катер–тральщик и 20.08.1943 г. включен в состав Волжской флотилии. Водоизмещение 10 т. Размерения 18 × 3.2 × 0.7 м. ГЭУ 60 л.с. Скорость 8 узлов. Вооружение: 1 × 7.62 мм пулемет, тралы. 2.10.1943 г. отправлен по железной дороге в Поти и вошел в состав ЧФ. Затонул в шторм 16 октября 1943 г. у Геленджика.

991. «КАТЩ–605», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Азчергосрыбтреста «Новороссийск» (до 07.03.1942 г.). Построен в 1939 — 1940 гг. Мобилизован 7.03.1942 г., переоборудован в катер–тральщик и 24.03.1942 г. включен в состав ЧФ. Водоизмещение 60 т. Размерения 19.2 × 5 × 1.8 м. ГЭУ 65 л.с. Скорость 7/5 узлов, дальность 1400 миль. Вооружение: 1 × 45 мм, катерный трал. Экипаж 12 чел. Подорвался на mine 1 апреля 1943 г. в районе Геленджика.

992. Не идентифицированное судно

Предположительно катер. Обнаружены аквалангистами Геленджикского дайв–центра «Виктор и К». Длина около 15 м. Достаточно хорошо сохранилась носовая часть, а также небольшая паровая машина. Клепаный корпус практически не сохранился. Координаты 44°33.558'N 38°01.588'E, глубина 2 м.

993. «Комсомолец», деревянное самоходное судно

Затонул во время шторма в Сочинском порту в 1942 г.

994. «Гарпун», буксир

7 марта 1942 г. при подходе к порту Туапсе буксир штормом выбросило на камни брекватера, и он затонул. Объект, напоминающий буксир был обнаружен и обследован аквалангистами из города Туапсе. По описанию аквалангистов, корпус у судна сварной, паровой котел клепанный, паровая машина 3–4 цилиндровая. Винт отсутствует и, судя по кормовой оконечности, его и не было (отсутствует дейдвуд). По бортам зафиксированы фрагменты

конструкций, предположительно от гребных колес. Длина судна 33–35 м. На корме есть баллер руля.

Среди обломков найдены фрагменты газет за февраль 1943 г. Судя по находкам, возможно судно перевозило металлолом из цветного металла (различные, бронзовые части с других кораблей). Ответить на вопрос является ли обнаруженный объект буксиром «Гарпун» можно лишь после дополнительных исследований. Координаты 44°05'N 39°03'E. Глубина 11,8 м. Возвышение над грунтом 2 м.

995. ДМБ–01, десантный мотобот

Затонул 25 февраля 1943 г. в районе Геленджика.

996. ДБ–26, десантный бот

Проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., высота — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., 60 человек десанта. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Потоплен 24 июня 1944 г. немецкой подводной лодкой, во время перехода из Сочи в Сухуми. Экипаж взят в плен. Архивные координаты 43°17'N 40°14'E. Глубина около 100 м.

997. ДБ–36, десантный бот

Десантные мотоботы типа ДБ проекта 165 были спроектированы в Горьковском ЦКБ и строились на заводе № 343 в Гороховце и на верфи в Дзержинске. Оснащались автомобильными моторами и имели стальные корпуса. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., высота — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76/174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. В варианте десантного катера экипаж 3 чел., 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим), 60 человек десанта.

ДБ–36 был потоплен 22 августа 1943 г. в районе Сочи (с. Пеленково), артиллерийским огнем немецкой ПЛ U–24.

998. ДБ–37, десантный бот

Проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., высота — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Ско-

рость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., 60 человек десанта. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Потоплен 22 августа 1943 г. в районе Сочи (с. Пеленково), артиллерийским огнем немецкой ПЛ U–24.

999. ДБ–50, десантный бот

Проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., высота — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76 — 174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., 60 человек десанта. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Потоплен 1 июня 1943 г. в районе Геленджика у м. Тонкий, авиаударом Me–109.

1000. «Шаумян», эскадренный миноносец

Тип «Гаджибей». Первоначальное название — «Левкас» (с 5.02.1925 года — «Шаумян»). Заложен 5.06.1916 г. Спущен на воду 23.10.1917 г. Вступил в строй 10.12.1925 г. и в этот же день вошел в состав Морских сил Черного моря. Прошел капитальный ремонт с 5.10.1928 года по 16.07.1930 г. и в 1935 году. С 11.01.1935 года входил в состав ЧФ.

3 апреля 1942 г., поврежденный вражеской авиацией, эсминец под командованием капитан–лейтенанта С.И. Федорова в районе Геленджика выскочил на камни у мыса Тонкий бухты Рыбачьей (современное название бухта Голубая). Немецкая авиация в последствии полностью разрушила корабль.

3.06.1942 г. после разоружения исключен из состава ВМФ. После войны, порезан и частично разобран на металл. Согласно сведениям источников, координаты гибели эсминца 44°33'9"N 37°59'1"E.

В августе 2002 г. то, останки эсминца, были обследованы аквалангистами экспедиции «Мемориал–2002», проводимой тольяттинским клубом «Нептун–Про». На грунте в 300–х м. от южной оконечности Голубой бухты на глубине 6–12 м. были обнаружены куски обшивки, шпангоуты, боеприпасы. По всей вероятности, это все, что осталось от эсминца «Шаумян».

1001. «Ян Томп», военизированное судно

Бывший канадский грузовой пароход «Neebing». Построен в 1903 г. в Англии. С 1915 г. приписан к порту Ньюкасл. В 1922 г. приобретен для перевозки паровозов из Швеции в СССР. Водоизмещение 1988 брт., полная вместимость 1842 брт. Длина 77,5 м., ширина 12,8 м., осадка 5,94 м. ГЭУ котломашинная, 900 л.с. Скорость 8,7 уз.

С 1925 г. входил в состав Черноморского государственного морского пароходства. С 18.04.1942 г. числился в составе ЧФ в качестве военизированного судна.

30 (по другим данным 31) августа 1942 г. в 03 ч. 25 м. транспорт «Ян Томп» (капитан А.Г. Алферьев) в охранении тральщика «Трал» и двух сторожевых катеров вышел из Поти в Туапсе с грузом 600 тонн муки.

В 21 ч. 45 м. в районе Сочи — Лазаревская «Ян Томп» был внезапно атакован немецкими торпедными катерами «S-28» (командир капитан-лейтенант Кюнцель) и «S-102» (командир капитан-лейтенант Тенигес). Одна из двух выпущенных по нему торпед попала в район машинно-котельного отделения. Судно, продержавшись на плаву 7 минут, затонуло в точке 43°44'N 39°29'E. Погибли 5 чел. Остальные выбросились за борт в спасательных нагрудниках и их через некоторое время подобрал и доставил в Сочи сторожевой катер. Всего было спасено 37 чел., в т.ч. четверо тяжелораненых.

27 ноября 1942 г. «Ян Томп» был исключен из состава ЧФ.

Судно лежит на ровном киле. Носовая часть сохранилась достаточно хорошо. Форштевень прямой. Якоря в своих штатных местах. Средняя часть судна практически полностью разрушено. В одном из трюмов видны обломки самолета (колесо). В кормовой части видны разрушения от попадания торпеды. Надстройка находится в кормовой части и сильно повреждена временем. На сохранившихся фрагментах крыши лежат боеприпасы различных калибров (12,7-мм, 37-мм и 45-мм), вероятно использовавшиеся экипажем для отражения атак. Сами орудия не обнаружены. По рассказам пограничников, некоторое время назад рыбаками в районе гибели судна сетями была поднята небольшое 37-мм орудие, судя по боеприпасам системы Гочкинса. Координаты 43°46.446'N 39°26.290'E. Глубина 41 м. Возвышение над грунтом 7 м.

1002. «Азов», военизированное судно

Бывший грузовой пароход (сухогруз) Азовского государственного морского пароходства «Эльпидифор № 425». Построен на судостроительном заводе Andre Marti в Николаеве. Вступил в строй в 1929 г. До 1938 г. — «Иосиф Коссиор», с 1938 по 1941 г. — «Азов». В составе ЧФ с 10.07.1941 г. Водоизмещение: 967 брт. Скорость: 6 уз.

22 октября 1942 г. транспорт «Азов» (капитан Н.В. Вешняков) следовал из Туапсе в Потти. В районе Лазаревской судно подверглось атаке восьми Ju-87, которые сбросили 32 бомбы. Две бомбы попали в судно, и оно начало тонуть. Сторожевые катера отбуксировали «Азов» на мелкое место, где он сел на грунт. Личный состав был снят. Погиб 1 чел. Согласно данным источников, координаты гибели 43°59'N 39°11'E.

В 2003 г. судно было обследовано тольяттинским клубом «Нептун–Про», во время экспедиции «Небуг–2003». «Азов» лежит на ровном киле. Корпус практически полностью разрушен временем. Частично сохранилась носовая часть. Видны два паровых котла и машина. Рядом с корпусом лежит мачта. Были обнаружены несколько ящиков с 45–мм осколочными снарядами, а также 12,7 мм патроны от пулемета ДШК.

Фактические координаты 43°59.903'N 39°11.114'E. Глубина около 8 м. Возвышение около 6 м.

1003. «Сакко и Ванцетти», транспорт

Бывший грузовой пароход Черноморского государственного морского пароходства. Построен предположительно в 1914 г. В составе ЧФ с 27.07.1941 г. в качестве транспорта. Полная вместимость 750 брт (водоизмещение 1200 брт., грузоподъемность чистая 400 т). Скорость: 6,5 уз.

В мае 1942 г. использовался для эвакуации раненых из Керчи в Тамань. Выполнил 4 эвакуарейса, эвакуировал 1300 чел. из них 232 лежачих.

15 апреля 1943 г. в 20 ч. 47 м. транспорт «Сакко и Ванцетти» (капитан А.Ф. Григорьев) в охранении сторожевого катера № 066 вышел из Геленджика в Туапсе. В 22 ч. 35 м. в районе мыса Толстый транспорт подорвался на донной mine и затонул в точке 44°30'N 38°01'E. Погибли 64 (по другим данным 42) человека.

В настоящее время останки транспорта являются излюбленным местом погружения аквалангистов–любителей. Вот как описывается свое впечатление об увиденном один из дайверов: «Видимость — метров пятнадцать, а цвета совершенно необычные. Я смотрел вниз и вдруг в серо–зеленой толще, как на проявляемой фотографии в далеком детстве, когда не было еще фирмы «Кодак» с ее отупляющим сервисом, появился контур огромного корабля. Все четче и четче прорабатывались детали. Вот уже и огромная подъемная машина на носу, и контуры открытых трюмов, и детали палубы, и развешенные по всему корпусу сети». Корпус судно сильно разрушен. Две его части находятся на расстоянии около 500 м. друг от друга

Координаты носовой части 44°30.998'N 38°02.034'E. Глубина около 38 м. Возвышение над грунтом около 9 м.

Координаты кормовой части 44°30.782'N38°01.819'E. Глубина около 42 м. Возвышение около 8 м.

1004. «Дон», транспорт

Грузовой рефрижераторный теплоход. Построен в 1920 г. («A/S Kalundborg Skibsbyggeri», Калундборг, Дания) для норвежской судоходной компании, затем принадлежал германским судовладельцам. До 1923 г. назывался «Istra», до 1924 г. «Tergesteo», до 1927 г. «Eisvogel». Полная вместимость 447 брт. Длина 42.85 м., ширина 9.17 м., осадка 3.10 м. ГЭУ дизельная, 154 н.л.с. Скорость 8 узлов.

В 1927 г. приобретен СССР для Черноморской главной конторы Совторгфлота. С 1935 г. входил в состав Черноморского государственного морского пароходства. С 27.07.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта. 4.11.1941 г. выброшен штормом на отмель в районе Геленджика. В ночь с 26 на 27.09.1942 г. судно было атаковано германскими ТКА «S–26» и «S–49».

1005. «Севастополь», военный транспорт

Построен в 1896 г. по заказу Русского общества Азовского пароходства на верфи «Sir James Laing Sunderland» (Англия). Тип судна — двухпалубный двухвинтовой товаропассажирский пароход. Длина 79.4 м. (по другим данным — 71,9 м), ширина 10.5 м., осадка 5.1 м. (по другим данным — 4,7 м.). Полная

вместимость 1433 брт., грузоподъемность 960 тонн. Две вертикальные паровые машины тройного расширения — 1100 л.с.. Скорость хода 11–12 узлов. Экипаж 31 чел. Судно могло принимать на борт 42 пассажира в каютах 1–го и 2–го классов и 300 пассажиров в помещениях 3–го класса. Судно эксплуатировалось на грузопассажирских линиях Азовско–Черноморского бассейна. 27 апреля 1901 г. пароход «Севастополь» был передан в аренду Русскому Обществу Пароходства и Торговли. Он ходил на Крымско–Кавказской пассажирской линии, делая за навигацию более 90 рейсов. Порт приписки Одесса. В 1912 г. приобретен РОПиТом в собственность.

10.08.1941 г., мобилизован, переоборудован в сторожевой корабль–тральщик и зачислен в состав Азовской флотилии ЧФ. Использовался также в качестве штабного корабля. 15.05.1942 г. переформирован в транспорт и передан в состав плавсредств тыла ЧФ. Вооружение: 4 × 45 мм, 6 × 7.62 мм пулеметов.

10 августа 1942 г. транспорт «Севастополь» с ранеными (199 человек) и эвакуируемыми (около 850 человек) на борту, имея в трюме авиамоторы, в охранении сторожевого катера № 018 следовал из Туапсе в Потти. В 01 ч. 20 м. в районе Лазаревской транспорт был атакован и потоплен германским торпедным катером «S-102» (командир капитан–лейтенант Тёнигес). Погибло 924 чел. Подошедшим тральщиком «Щит» было спасено 130 чел. Торпедный катер противника в момент атаки обнаружен не был, что послужило причиной возникновения версий о потоплении «Севастополя» подводной лодкой, гибели транспорта от подрыва на плавающей мине или в результате диверсии. Согласно данным источников трагедия произошла в точке с координатами 43°48'N 39°21'E, глубина около 600 м. (по другим данным 43°08'N 39°03'E, глубина около 2000 м.).

1007. «Александр Ульянов», транспорт

Заложен в 1933 г. (з-д им. 61 коммунара, Николаев), в 1936 г. законсервирован, достроен в 1940 г. на Мариупольском СРЗ и вошел в состав Черноморского государственного морского пароходства. С 27.07.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта. Полная вместимость 2150 брт. Капитан — П.И. Степанов.

Стоял в порту Туапсе под выгрузкой боеприпасов. Затонул 23 февраля 1943 г. от попадания авиабомбы. Погибло 52 чел. — члены экипажа и портовые рабочие.

1008. Т–11 «Петраш», буксир

Бывший портовый ледокол. Вступил в строй в 1914 г. До 1916 г. носил имя «Добрыня», до 1924 г. «Руслан», до 1935 г. «Кашалот». В составе Черноморского флота с 15.07.1941 г. До 11.11.1942 г. сторожевой корабль.

Водоизмещение: 560 т. Скорость: 12 уз. Вооружение: 2 орудия 45 мм, 1 орудие 20 мм, 4 пулемета. Экипаж: 47 человек.

7 августа 1943 г. буксир «Петраш» с двумя баржами на буксире в охранении сторожевого корабля №105 следовал из Туапсе в Геленджик. В 23 ч. 20 м. в районе мыса Чуговокопас были обнаружены силуэты, на которые был сделан запрос. В ответ караван был атакован двумя торпедными катерами противника, входившими в состав 1-й флотилии. Погибли 25 человек, спасены 28. 14 августа 1943 г. буксир был исключен из состава флота.

В 2003 г. судно было обнаружено и обследовано тольяттинским клубом «Нептун–Про» во время экспедиции «Небуг–2003». Буксир переломлен на две части, надстройка отсутствует. Носовая часть лежит верх килем, кормовая на киле с креном 60°. Два якоря Холла в носу на своих местах. Хорошо видны два паровых котла. В кормовой части огромный барабан с тросом, а также кассеты с глубинными бомбами. Останков экипажа не обнаружено. На поверхность были подняты два иллюминатора.

Координаты 44°21.826'N 38°26.454'E. Глубина около 15 м. Возвышение над грунтом около 6 м.

1009. «Рица», парусно–моторное судно

Водоизмещение 120 т. Входило в состав Черноморского государственного морского пароходства. Капитан — М.О. Роленко.

Следовало из порта Геленджик в Туапсе в охранении «СКА–046». 6 июля 1943 г., вскоре после выхода, в районе поселка Архипо–Осиповка было атаковано 8 торпедными катерами и потоплено торпедой. Погибло 6 чел.

1010. «Перванш», сторожевой корабль–тральщик

Бывший буксирный пароход ВМС Франции «Pervanche». С 10.04.1942 г. «СП–26», с 17.05.1943 г. «ЧФ–6». Построен в 1883 г. (Штеттин, Германия). Раз-

мерения $41.82 \times 6.73 \times 3.51$ м. ГЭУ котломашинная, 360 л.с. Полная вместимость 369 брт. Скорость 9 узлов. Вооружение: 2×45 мм, 4×7.62 мм пулемета. Во время гражданской войны и иностранной интервенции затонул в Севастопольской бухте в результате аварии. Поднят ЭПРОН в 1925 г., отремонтирован и передан Совторгфлоту. Мобилизован 22.07.1941 г., переоборудован в сторожевой корабль–тральщик и зачислен в состав Азовской флотилии. 10.04.1942 года переформирован в буксирный пароход и передан в состав плавсредств тыла ЧФ.

Потоплен 19 мая 1943 г. группой ТКА противника (S–49 и S–72) на переходе Туапсе — Батуми в районе Сочи в точке $43^{\circ}32'N$ $39^{\circ}49'E$ (архивные данные). По расчетам А.В. Ёлкина, автора справочника «Черноморские катастрофы» координаты места гибели корабля–тральщика $43^{\circ}33.011'N$ $39^{\circ}44.436'E$. Глубина около 18 м., возвышение над грунтом 4 м.

1074. Не идентифицированный объект

Обследован в 2002 г. тольяттинским клубом «Нептун–Про» во время проведения экспедиции «Мемориал–2002». Объект представляет из себя прямоугольную конструкцию типа контейнера, из металла размерами приблизительно $30 \times 6 \times 5$ метров. Входных люков не обнаружено. Есть небольшая пробоина размером 0,5 кв.м. При освещении внутренней части фонарем через пробоину видны поперечные и продольные элементы набора.

Фактические координаты $44^{\circ}33.210'N$ $37^{\circ}59.540'E$. Глубина 32 м. Возвышение над грунтом 5 м.

1011. Не идентифицированный самолёт

Был найден в 1960-х гг. в бухте, располагавшейся между г. Геленджиком и поселком Кабардинка. Обследован в 1975 г. аквалангистами спортивно–технического клуба спортсменов-подводников южного отделения Института океанологии имени П.П. Ширшова АН СССР. В результате экспедиционных работ было определено, что «самолет двухмоторный, имеет V–образные двигатели и трехлопастные винты с переменным шагом, пушки через валы винтов не проходят». Один из винтов и некоторые детали самолета были подняты.

1013. «Ягуар», катер

Предположительное место гибели — 100–150 м к юго–востоку от южного мола сочинской гавани, и примерно на таком же расстоянии от берега. Глубина около 6 м. Время и причины гибели неизвестны. Примерные координаты 44°34.613'N 39°43.119'E.

1075. Не идентифицированное судно

Принадлежность и тип неизвестны. По информации сочинских аквалангистов, это остов достаточно большого грузового судна. Координаты 43°29.046'N 39°50.184'E. Глубина около 30 м.

ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД**1070. «Адмирал Нахимов», пассажирский лайнер**

Построен в Бремене (Германия) в 1925 г., носил название «Берлин». В 1938 г. был передан германским Военно–морским силам и превращен в госпитальное судно. 31 января 1945 г. подорвался на двух минах и 1 февраля еще на одной, после чего затонул у Свинемюнде. В 1946–1947 гг. был поднят советскими водолазами и перешел в собственность СССР в счет репараций с Германии. В 1951–1957 гг. восстановлен и переименован в «Адмирал Нахимов». В 1957 г. переведен с Балтики на Черное море, став самым крупным черноморским лайнером. Длина: 174,3 м. ширина: 21,1 м. Водоизмещение: ок. 9000 тонн, вместимость: 15286 брт. Мощность механизмов: 12000 л.с. Скорость: 16 уз.

31 августа 1986 г. лайнер «Адмирал Нахимов» вышел из Новороссийска в Сочи. На борту находились 1234 человека (888 пассажиров и 346 членов экипажа). В 23 ч. 12 м. на выходе из Цемесской бухты «Нахимов» столкнулся с балкером «Петр Васев» и затонул в течение 7–8 минут. Было спасено 836 человек, 398 — погибли. Пароход упал пробоиной на дно.

В настоящее время теплоход «Адмирал Нахимов» дайв-центры Анапы, Новороссийска, Геленджика используют судно для туристических целей. Состояние корпуса теплохода достаточно хорошее. Судно лежит на грунте с креном около 30°. Фактические координаты 44°35.951'N 37°52.798'E. Глубина 48–49 м. Возвышение над грунтом 23 м.



1053. «Курск», пароход

Согласно Регистру СССР 1932 г. — грузовой товаро–пассажирский пароход. Построен в 1911 г. (Ньюкасл, Англия). Дедвейт 9018 т. Размерения 124.17 (по перпендикулярам) × 15.58 × 7.93 м. ГЭУ котломашинная, 3200 л.с. Скорость 11.5 узла. С 1927 г. — под флагом СССР, входил в состав судов Со-вторгфлота, порт приписки Ленинград.

В 1928 г. Прошел капитальный ремонт. В сентябре 1936 г. совершил рейс в республиканскую Испанию. По возвращении в СССР вошел в состав Черно-морского пароходства. В декабре 1941 г. участвовал в Керченско–Феодосийской десантной операции. С 18.04.1942 г. и до конца боевых действий на Черном море числился в составе ЧФ в качестве военизированного судна. В 1953 г. был выведен из эксплуатации, а в декабре того же года потоплен в качестве мишени при испытаниях ракетного оружия.



АКВАТОРИЯ КЕРЧЕНСКОГО ПРОЛИВА



I. НОВОЕ ВРЕМЯ [XVII–1918 г.]

127. «Третий», фрегат

Заложен 1 мая 1772 г. на Новохопёрской верфи, спущен 28 апреля 1773 г. Строитель О. Матвеев. Построен по чертежам адмирала Ч. Ноульса. Длина 45,7 м. Ширина 9,3 м. Осадка 3 м. Вооружение 58 пушек. Осенью 1773 г. при проводке по Дону застрял у станицы Семикаракорская, там и остался на зимовку. Весной 1774 г. на камелях приведен в Таганрог. Осенью перешел в Керчь. В 1777 и 1778 гг. крейсировал в Черном море. 23 марта 1779 г. во время стоянки в Керчи (командир капитан 1 ранга Воронов) в кюйт–камере возник пожар. Огонь перекинулся в констапельскую, где хранились 149 бочонков с порохом. В результате взрыва фрегат был разрушен. Погибло 20 человек.

128. Останки не идентифицированного судна XIX в.

В 1979 г. керченскими аквалангистами под руководством А. Шамрая, напротив мыса Белый (этот мыс, находящийся на западном берегу, закрывает Керченскую бухту от юго–западных ветров), у основания безымянного рифа, примерно в 500 м. от уреза воды, были обнаружены остатки нескольких деревянных судов. Деревянные конструкции с бронзовой оснасткой разбросаны на обширной площади и сильно занесены песком. Некоторые из них, лежащие на стороне, закрытой от течений рифами, хорошо сохранились. Борта некоторых кораблей обиты тонкими листами меди размером 100 × 30 см. Среди останков были найдены также детали паровой машины.

С места находки был поднят баллер пера руля с мощной бронзовой оковкой и навесами.

По мнению исследователей, выявленные части конструкций принадлежали кораблям XIX в.

129. Останки не идентифицированных судов XIX в.

В районе мыса Ак–Бурун в Камыш–Бурунской бухте с 1856–1857 гг, вплоть до конца 1870–х гг. велось сооружение мощной крепости Керчь. В районе мыса Керченский пролив заметно сужается, поскольку с востока сюда проходит оконечность косы Тузла. При строительстве крепости военные инженеры использовали этот фактор, что бы сделать акваторию пролива полностью простреливаемой береговой артиллерией. Пролив был еще более сужен, для чего со стороны Тузлы было затоплено несколько десятков старых деревянных кораблей, доверху нагруженных скальной породой. К лету 1854 г. для затопления в Керченском проливе было закуплено 35 старых купеческих судов: «преображение», «Телемак», «Дмитрий», «Калитари», «Сатир» и другие. Общая высота бортов закупленных судов составляла от 23 до 7 футов. Для увеличения высоты некоторых судов к их бортам добавлялись «наделки». По некоторым сведениям, остатки этих судов сохранились до наших дней.

130. «Струя», тендер

Заложен 12.09.1834 г. в Николаевском адмиралтействе. Судостроитель штабс–капитан Г.В. Афанасьев (по другим сведениям Г. Иванов). Длина 21,5 м., ширина 7,3 м. Вооружение — 12 пушек: 2–3–фн чугунные пушки, 10–12–фн карронад. Спущен на воду 13 июля 1835 г. и включен в состав Черноморского Флота. В 1836–1837 и 1844–1848 гг. находился у берегов Кавказа. В 1838–1839 гг. в плаваниях в Чёрном море. В 1840–1841 гг. находился в Греции в распоряжении русского посланника, ходил в Архипелаге. В 1842 г. занимал брандвахтенный пост в Евпатории.

14 января 1848 г. был застигнут борой в Новороссийске, при температуре — 16°C залит волнами, обмерз и затонул со всем экипажем. 4 августа 1848 г. поднят и на буксире отведен в Севастополь на ремонт. В 1850–1853 гг. занимал брандвахтенный пост в Бердянске. Тимберован в Севастополе в 1853 г. Затонул в 1855 г. в Еникале.

Командиры: В.А. Васильев (1836–1837), Ф.К. Безуар (1838–1839), Н.М. Соковнин (1840–1842), П. А. Леонов (с 1844 по 14.1.1848), А.Е. Романов (1850), В. Г. Стронский (1851–1853)

131. Скопление курительных трубок XVII–XIX вв.

В конце 1970–х гг. со дня моря в районе Церковной Банки (северный берег Керченской бухты) во время добычи песка для укладки тротуарной плитки в города, землечерпательной машиной было поднято большое количество курительных трубок XVII–XIX вв. и их обломков.

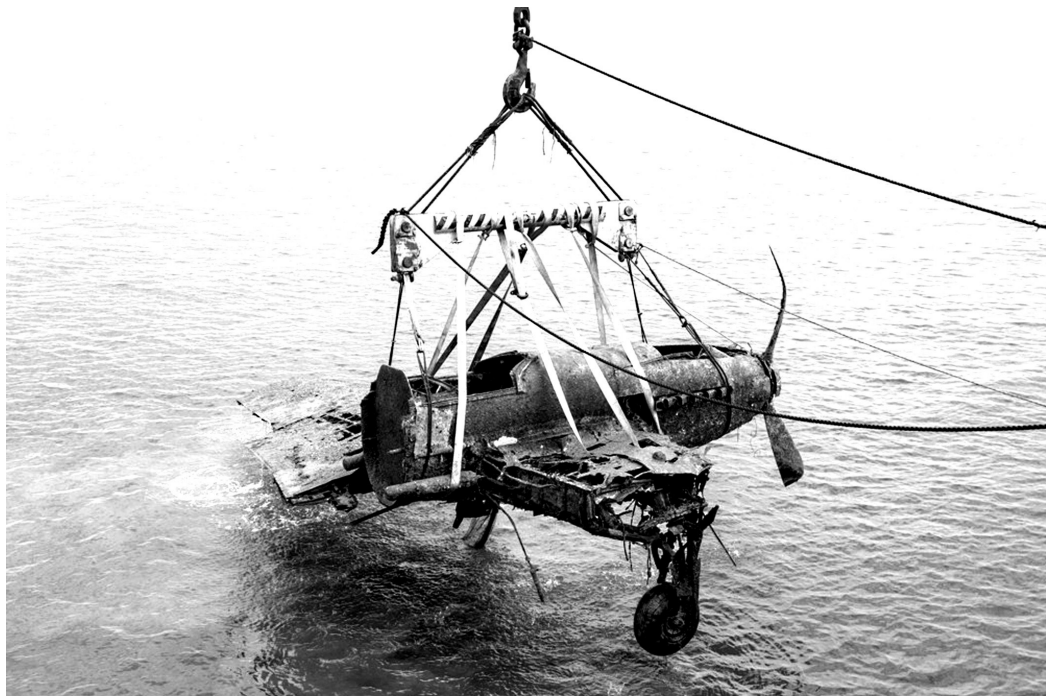
126. Не идентифицированное парусное судно

Обнаружено краснодарским археологом А.В. Кондрашевым в 1990–х гг. Датируется серединой XIX в. Судя по находкам (тарелки с арабской вязью), парусник, скорее всего, был турецким. Достаточно хорошо сохранились шпангоуты с бронзовыми гвоздями, двухметровое перо руля с бронзовыми креплениями. Останки судна покоятся в 70 м. от одиноко возвышающейся над морем скалы, которая возможно и явилась причиной его гибели. Координаты 45°10.730'N 36°36.480'E. Глубина 5 м.

132. «Кальмиус», товарный пароход

Был построен в 1871 г. по заказу Товарищества Новороссийского пароходства на верфи «С. Abendroth» в Ростоке (Германия). Первоначально носил название «Мореходец». Длина 62,3 м, ширина 8,07 м, осадка 2,7 м. Водоизмещение 1075 т. Грузоподъемность 491,4 т, вместимость 581,39 брт. Мощность качающейся паровой машины низкого давления 300 л.с. Скорость хода 8 уз. Экипаж 17 чел. В 1874 г. пароход был приобретен РОПиТ и переименован в «Кальмиус». По состоянию на 1 января 1887 г. в порту приписки Одессе пароход числился под № 349, а в 1904 г. — под № 350.

17 декабря 1910 г. во время рейса Керчь–Ялта пароход выскочил на мель у Тузлинской косы. Вскоре судно сняли с мели, однако при буксировке в Керчь оно затонуло от течи у мыса Ак–Бурну. По сообщению газеты «Южные ведомости» от 18 (05) сентября 1913 г. «Кальмиус», лежащий на дне у косы Тузлы, был взорван. В результате были разрушены носовая и кормовая части парохода, машинное же отделение не взорвалось, а лишь перевернулось вверх днищем.



Подъем советских самолетов Ил-2, обнаруженных в 2015 г. в водах Керченского пролива



II. НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА

520. «Рот Фронт», теплоход

Грузовой теплоход Черноморского государственного морского пароходства. Водоизмещение: 980 брутто–регистрационных тонн. Капитан В.К. Субботин.

Был потоплен авиацией противника 4 ноября 1941 г. при выходе из Керченского пролива в районе мыса Такиль. Погибло 13 чел. По данным, приведенным в справочнике «Суда Министерства Морского флота, погибших в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.» 18 ноября 1953 г. теплоход был поднят по частям АСС ЧФ и сдан «Рудметаллторгу».

На месте где затонул «Рот Фронт» во всех лощинах стоит значок «Затопленное судно».

При проведении в 2004 г. киевскими аквалангистами экспедиции «Эльтиген 2004» в этом месте было обнаружено судно. Оно имеет стальной корпус, водоизмещение 1000–1500 т., длину до 42 м, возвышается над грунтом на 3,5 м.

Судно имеет крен на левый борт 35°. Деферент на нос до 20°. Хорошо сохранилась кормовая надстройка. Надстройка в центральной части сильно разрушена. На поверхность были подняты фрагмент штурвала и некоторые приборы.

Возможно, этот объект является теплоходом «Рот Фронт». По всей вероятности, судно в 1953 г. не было поднято. Аварийно–спасательная служба ЧФ ограничилось подъемом на поверхность части судовых механизмов.

Координаты объекта 45°06.262'N 36°30.490'E. Глубина около 17 м.

525. «Майкоп», пароход

Грузовой пароход (по некоторым сведениям — танкер) Азовского государственного морского пароходства. Водоизмещение 398 брт.

19 ноября 1941 г. потоплен авиацией противника на переходе из Тамани в Новороссийск. Сведений о погибших нет. Архивные координаты 45°06'N 36°50'E. По сведениям гидрографии в данной точке останков судна нет. По некоторым данным после войны поднят по частям АСС ЧФ и сдан на слом. На расстоянии 12 км

от архивных координат на грунте лежат фрагменты судна, состоящие из носовой части, и куска борта. Размеры судна, судя по обломкам около 50 м. С большей долей вероятности можно утверждать, что данные обломки принадлежат пароходу «Майкоп». Координаты 45°04.622'N 36°40.692'E. Глубина 11 м., возвышение над грунтом 5 м.

528. «Батайск», транспорт

Участвовал в Керченско–Феодосийской десантной операции (26.11.1941–20.05.1942 г.). Потоплен авиацией противника 14 января 1942 г. в порту Керчь.

515. «Восток», транспорт

Бывший английский грузовой пароход. Построен в 1901 г. («John Blumer & Co Ltd.», Сандерленд, Великобритания). До 1915 г. «Darwin», до 1926 г. «Loos». Полная вместимость 2787 брт. Длина 97.41 м, ширина 14.05 м., осадка 6.17 м. ГЭУ котломашинная, 1100 л.с.

С 1923 г. принадлежал совместному советско–английскому АО «Аркос», с 1926 г. входил в состав Черноморской главной конторы Совторгфлота, а затем — Черноморского государственного морского пароходства. С 27.07.1941 г. — в составе Черноморского Флота в качестве транспорта.

6 мая 1942 г. транспорт «Восток» (капитан — Д.С. Сариев) с воинским грузом на борту, в охранении двух базовых тральщиков и двух сторожевых катеров следовал из Новороссийска в Камыш–Бурун. В 07 ч. 25 м. на протраленном фарватере при входе в Керченский пролив в 5 милях юго–восточнее мыса Камыш–Бурун в точке 45°10.1'N 36°29.7'E транспорт подорвался на донной mine, выставленной авиацией противника. От взрыва «Восток» переломился и в 07 ч. 42 м. затонул. Погибли 10 чел.

По сведениям гидрографов по данным координатам объект такого размера отсутствует. На расстоянии 850 метров от данных координат по курсу 325° на грунте находится объект со значком на лоции «обломки судна разбросанные по грунту». Возможно, в послевоенное время останки судна были полностью или частично подняты, а на грунте остались обломки, либо часть груза. Координаты объекта 45°10.477'N 36°29.352'E. Глубина около 11 м.

479. «Черноморец», транспорт

Грузовой пароход. Построен в 1899 г. («Stabilimento Tecnico Triestino», Триест, Австро–Венгрия) по заказу РОПиТ. до 10.03.1915 г. «Ай–Петри», до 1924 г. транспорт «№ 3»). Полная вместимость 1048 брт. Длина 71.01 м., ширина 10.47 м., осадка 3.81 м. ГЭУ котломашинная одновальная, 714 л.с. Скорость 7 узлов.

В 1914 г. призван по военно–судовой повинности и вошел в состав ЧФ в качестве тральщика, а 10.03.1915 г. переформирован в транспорт. Участвовал в Первой мировой войне. 16.12.1917 г. перешел на сторону Советской власти. 27.06.1918 г. захвачен германскими войсками. 24.11.1918 г. перешел под контроль англо–французских интервентов, затем возвращен владельцу. 9.02.1920 г. захвачен войсками РККА и в марте 1921 г. передан Наркомату путей сообщения. С 1934 г. входил в состав Черноморского государственного морского пароходства.

С 27.07.1941 г. в составе ЧФ. Принимал участие в Керченско–Феодосийской десантной операции. 10 мая 1942 г. транспорт «Черноморец» (капитан — С.А. Перлов) следовал из Керчи в Темрюк с ранеными и эвакуируемыми воинами Крымского фронта. В 20 ч. 25 м. при выходе из Керченской бухты в точке 45°19'6"N 36°30'3"E «Черноморец» был потоплен авиацией противника. Погибло около 500 чел. По некоторым данным после гибели использовался в качестве артиллерийского наблюдательного пункта.

По мнению А.В. Ёлкина — автора книги «Черноморские катастрофы», капитан «Черноморца», что бы максимально ускорить прибытие судна в Темрюк, мог повести транспорт напрямую к фарватеру. В этом случае координаты гибели судна будут иметь погрешность. Согласно сведениям гидролокации, на расстоянии 2000 м. по пеленгу 75° от архивных координат, на грунте находится остов достаточно крупного судна. Координаты 45°19.876'N 36°31.807'E. Глубина 4,2 м. Возвышение над грунтом около 3–х м. Возможно это останки транспорта «Черноморец».

В то же время, по некоторым сведениям, в 1955 г. судно было поднято АСС ЧФ и в 1957 г. в районе нынешнего Керченского рыбного порта, разделано на металл.

510. «Антон Чехов», санитарный транспорт

Теплоход. Заложен 01.08.1928 г. на Севастопольском морском заводе, по проекту Центрального бюро морского судостроения. Первоначальное название «Дельфин» (строительный № 81). Водоизмещение 2400 т. Длина 75,99 м, ширина 11,92 м, осадка

в полном грузу 3,94 м. Спущен на воду 25.01.1929 г. и 27.07.1931 г. сдан заказчику — Совторгфлоту. Судно имело 342 каютных места и могло дополнительно принимать до 155 туристов на палубы. Экипаж 94 чел.

В 1936 г. теплоход «Дельфин» был переименован, получив новое имя — «Антон Чехов». С начала эксплуатации судно было поставлено на экспрессную грузопассажирскую линию и совместно с однотипным теплоходом «Чайка» начало совершать регулярные рейсы между Ростовом на Дону и Батуми с заходом в промежуточные порты.

С 12.08.1941 г. теплоход стал санитарным транспортом — плавучим госпиталем. Штатная эвакуационная емкость судна была определена в 100 чел. «Антон Чехов» доставлял в Одессу медикаменты и продовольствие, вывозил из осажденного города раненых бойцов, эвакуированное население. Вместо обычной нормы — 500 пассажиров — теплоход брал в рейс 1000 и более чел. Судно вооружили, установив на нем 4 зенитные пушки и 2 крупнокалиберных пулемета.

С октября 1941 г. теплоход совершал рейсы в Севастополь, откуда перевозил раненых в Новороссийск и Батуми. Затем в начале 1942 г. под бомбежками ходил в Керчь и Камыш–Бурун. Всего судно выполнило 39 эвакуационных рейсов. Из Одессы 9 (2038 чел.), из Севастополя 19 (5753 чел.) и с Керченского полуострова 11 (5041 чел.).

14 апреля 1942 г. транспорт (капитан — З.В. Соболев) вышел из Новороссийска в Камыш–Бурун с грузом и людьми. В районе Тобечикского озера подрывался на донной мине. Взрывом оторвало полубак. Погибло более 230 чел, в т.ч. 30 чел. команды. Так как глубины в Керченском проливе небольшие, часть судна выступала из воды. Впоследствии на незатопленной части судна был развернут наблюдательный пост, который постоянно подвергался авиационным налетам и обстрелам артиллерии противника.

По архивным данным, координаты гибели 45°14'N 36°27'E.

В послевоенное время с судна срезали надстройки. Есть информация, что в 1961 г. кормовая часть судна была поднята и в 1962 г. сдана на металлолом. До 1965 г. были подняты все оставшиеся под водой металлоконструкции погибшего теплохода. В то же время, по словам керченских аквалангистов, на месте гибели «Антон Чехова» сохранились отдельные части корпуса судна. Правда, понять, где находятся каюты, не представляется возможным.

Координаты объекта 45°10.630'N 36°24.874'E — на расстоянии 6,8 км от архивных. Глубина 6 м.

529. «Кальмиус», буксирный пароход

Построен в 1896 г. Водоизмещение 90 т. Размерения 18.8 × 4.3 × 1.7 м. ГЭУ котломашинная, 60 л.с. Скорость 8 узлов. Мобилизован летом 1920 г. и включен в состав Азовской военной флотилии. 14.03.1921 г. возвращен Мортрану. Входил в состав плавсредств Азовтехфлота. 22.06.1941 г. вновь мобилизован и включен в состав плавсредств тыла Азовской военной флотилии.

17 августа 1941 г. был поврежден артиллерией противника в южной части Керченского пролива и взорван экипажем в связи с невозможностью вывода.

530. «Володарский», буксирный пароход

Входил в состав Азовского государственного морского пароходства. Водоизмещение 100 брт.

Погиб 27 октября 1941 г. в Керчи, в результате налета вражеской авиации на порт. Сведений о погибших нет.

481. «Анапа», буксир

Портовый буксир Азовского государственного морского пароходства. С 19.07.1941 г. по 12.05.1942 г. в составе Черноморского флота.

Погиб 12 августа 1942 г. при бомбардировке немецкой авиацией пункта Сенная.

Согласно данным керченских водолазов, координаты гибели портового буксира «Анапа» 45°17.566'N 36°35.103'E. Корпус судна практически полностью замывает песком. Глубина 1,4 м. Возвышение над грунтом 0,7 м.

531. «Н-33», буксир

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. Затонул 13 ноября 1943 г. во время шторма у с. Благовещенской.

518. «Н-34», буксир

27.10.1942 г. Буксир «Н-34» подрывался на донной неконтактной mine.

Согласно сведениям источников координаты гибели буксира 45°07'5''N 36°37'6''E. На небольшом расстоянии от данных координат есть отметка о нахождении на грунте судна. Поиски буксира неоднократно предпринимались подводным клубом «Нептун–Про». В результате, в точке с координатами 45°07.226'N 36°37.391'E была обнаружена лебедка больших размеров. Останки самого же судно найдены не были.

534. СП–12, буксир

Потоплен авиацией противника 12 мая 1942 г. в порту Керчь.

535. «Осипенко», буксирный катер

Затонул в Керченском порту 20 апреля 1942 г. в результате близких разрывов бомб.

536. «Стрела», буксирный катер

Входил в состав Азовской военной флотилии. Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. Выброшен штормом на берег 14 ноября 1943 г. в районе Кордона Ильича.

537. «Совет», катер

Потоплен артиллерией противника 14 мая 1942 г. в Керченском порту.

538. «Сечь», катер

Потоплен артиллерией противника 19 мая 1942 г. в Керченском порту.

540. КМ–0123, малый катер

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 2 ноября 1943 г. выброшен на берег и разбит артиллерией противника у Эльтигена.

541. КМ–0168, малый катер

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 1 ноября 1943 г. при высадке десанта у Тобечикского озера сел на мель и был расстрелян артиллерийским огнем противника.

542. КМ–0178, малый катер

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 1 ноября 1943 г. при высадке десанта у Тобечикского озера сел на мель и был расстрелян минометным огнем противника. Погибло 2 человека.

543. КМ–0188, малый катер

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. 1 ноября 1943 г. при отходе после высадки десанта у Тобечикского озера получил повреждения и вероятно был вынесен к берегу в районе Яньш–Такиля. Пропали без вести 7 человек. Один член экипажа попал в плен.

544. КМ–4503, малый катер

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. 1 ноября 1943 г. пропал без вести со всей командой. Вероятно, столкнулся с десантным ботом, вынесен к Яньш–Такилю и расстрелян румынской артиллерией.

545. № 62, моторный катер

Упоминается также как сейнер, бот, буксир. Подорвался на mine 10 ноября 1943 г. у Глейки. Погиб 41 чел.

491. «Дефлектор», гидрографическое судно

Бывший буксирный пароход (по другим данным — буксирно–пассажирский). Вступил в строй в 1906 г. До 1920 г. назывался «Боярин», затем до 1932 г. — «Лот». Имел размерения 26.2 × 5.1 × 2.4 м., водоизмещение 100 т., котломашинную ГЭУ мощностью 160 л.с. развивал скорость — 8/7 узлов, экипаж 18 чел.

В 1916 г. был приобретен Дирекцией маяков и лоций Черного и Азовского морей. В 1920 г. вошел в состав Убеко Черноаз. С 1926 по 1932 г. находился на хранении в порту.

15.08.1941 г. был поврежден в Керченском проливе авиацией противника, но отремонтирован и вступил в строй.

14 августа 1942 г. гидрографическое судно «Дефлектор», получившее повреждения во время атаки авиации противника, выбросилось на берег в Тузлинской промоине, а 17 августа было расстреляно огнем береговой артиллерии.

В 2006 г., во время проведения исследовательской экспедиции клубом «Нептун–Про» (г. Тольятти) совместно с водолазной фирмой «Петр» (г. Воронеж) с помощью гидролокатора был зафиксирован затонувший объект. Он представлял собой останки сильно разрушенного буксирного парохода. На борту были обнаружены боеприпасы времен Великой Отечественной войны. Приблизительная длина объекта составляла около 25 м, что соответствует судну водоизмещением 100 тонн. Можно предположить, что данный объект является гидрографическим судном «Дефлектор». Координаты 45°13.749'N 36°34.553'E. Глубина 4 м.

546. БКА–31, бронекатер

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. 07.11–12.11.1943 г. при подходе к берегу у Эльтигена потерял руль и накатом был выброшен на берег. В ночь на 12 ноября от артогня противника загорелся и взорвался. Погибло 3 человека.

496. БКА–73, бронекатер

Проект 1124. Заложен в 1941 г. Спущен на воду летом 1941 г. Построечный № 31. с 18.08.1942 г. № 32, с 18.09.1942 г. № 111, с 16.11.1942 г. № 73 (встречается наименование бронекатер ПВО № 73). Погиб 2 ноября 1942 г. от прямых попаданий авиабомб северо–западнее м. Тузла.

Обнаружен в 2005 г. совместной экспедиций водолазной фирмы «Петр» г. Воронеж и клубом «Нептун–Про» г. Тольятти в 1,8 км к западу–северо–западу от м. Тузла. Вот как описывает объект руководитель экспедиции С. Долгов: «...погрузились на объект и сразу наткнулись на 76–мм орудие Лендера. Корма катера хорошо сохранилась, крышки люков сорваны со своих мест, леерного ограждения нет. В районе кормового орудия разлом. Барбет орудия «выворочен» со своего места и завален на правую сторону. Ствол смотрит прямо по ходу катера. В корме найдены два автомата ППШ. Рубка разрушена и лежит по левой стороне борта. В районе машинного отделения виден двигатель. Далее, по ходу в направлении носа катера, большие разрушения — самого носа нет».

547. БКА–81, бронекатер

Заводской № 332. Подорвался на якорной (дрейфующей ?) mine 10 ноября 1943 г., при возвращении от Глейки в Кордон. Погибли 17 чел., в т.ч. командир катера старший лейтенант В.Н. Денисов.

548. БКА–114, бронекатер

Входил в состав Азовской военной флотилии. Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. 31 октября 1943 г. подорвался на mine. Погибло 25 человек. По различным источникам затонул в точке: 45°23'0"N 37°21'3"E; 45°23'0"N 36°21'8"E; 45°23'0"N 37°21'8"E.

549. БКА–214, бронекатер

Заводской номер 423. Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. Потоплен артиллерией противника в 1,5 мили восточнее Эльтигена. Погибло 7 моряков и 41 десантник.

550. БКА–303, бронекатер

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. 07.11.–12.11.1943 г., после высадки десанта у Эльтигена ударился о песчаный бар, потерял руль и левый винт и выброшен на берег. Продолжал вести огонь по наземным целям и БДБ противника. В ночь на 12 ноября был безуспешно атакован немецкими ТКА. Получил два прямых попадания снарядами береговой артиллерии, загорелся и взорвался. Погибли 2 человека.

517. Не идентифицированный бронекатер

Бронекатер проекта 1124. По всей вероятности, БК № 421. Заводской № 303. Вступил в строй в 1943 г. Длина: 25,3 м, ширина: 4,06 м, осадка: 0,76–0,9 м. Водоизмещение: стандартное — 44 т, полное — 52,2 т. Мощность двигателей: 1700 л.с. Скорость: максимальная — 19,4 узла. Вооружение: 2 76–мм орудия в башне танка Т–34, 2 12,7–мм пулемета Кольт, 2 7,62–мм пулемета. Бронирование цитадели и рубки: 5–8 мм. Экипаж: 17 чел.

Бронекатер БК–421 был разбит 25 ноября 1943 г. артиллерийским огнем противника в Керченском проливе. Обнаружен в 1990–х гг. археологом

А.В. Кондрашевым в 0,45 км к западу от м. Панагия, в зоне рифов Трутаева. На лоции объект не отмечен. Корпус катера разорван на несколько частей. Кормовая часть лежит вверх килем, а центральная на днище. Хорошо видны два двигателя, а также бронзовые винты. Башни, по всей вероятности, ушли в песок, только видны их «гнезда» — барбетты. Вокруг лежат стеллажи с 76-мм снарядами. При водолазном обследовании объекта был обнаружен, напоминающий сейф или металлический ящик, торчащий из песка (выступал лишь угол). Попытка вскрыть, или поднять находку не увенчались успехом. Глубина 5 м. Возвышение над грунтом 1,5–1,8 м.

По данным предоставленным Управлением государственной охраны объектов культурного наследия Краснодарского края объект находится Географические координаты в системе WGS-84: 45°08.439'N 36°37.592'E.

551. АКА–76, артиллерийский катер

Пропал во время боя 17 ноября 1943 г. Последний раз его видели в 02.15 — он был исправен и отходил на восток. Предположительно подорвался на mine со всей командой (10 человек, в т. ч. командир звена старший лейтенант М.П. Матвиенко и командир катера лейтенант М.Г. Голлямов).

552. АКА–96, артиллерийский катер

Тип «Г–5», проект 213 с реактивной пусковой установкой. Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. Расстрелян двумя Ме–109 7 декабря 1943 г. в 11.58–12.15. в 2 милях северо–восточнее м. Такиль, в точке 45°08'0"N 36°29'3"E. Погибло 2 человека. Предположительно найден в 3,4 км к северо–западу от м. Панагия.

553. АКА–116, артиллерийский катер

Входил в состав Азовской военной флотилии. 3 ноября 1943 г. по пути к п. Опасный был расстрелян двумя Ме–110 (по другим данным Ме–109), Вернулся к причалу № 3 на косе Чушка и затонул. Погибло 3 члена команды, в том числе командир катера старший лейтенант В.С. Кравцов и большинство из 25 десантников.

554. ТКА–13, торпедный катер

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. Подорвался на mine 5 декабря 1943 г. в 4 милях SSO м. Такиль в точке с координатами 45°01'2"N 36°27'8"E.

555. № 111, катерный тральщик спецпостройки

Потоплен авиацией противника 3 ноября 1943 г. у косы Чушка.

556. МК–6685, катерный тральщик

Потоплен 2 ноября 1943 г. у Эльтигена.

557. КАТЩ–082 (КАТЩ–6685), катер–тральщик

Поврежден артогнем и выброшен накатом на берег 2 ноября 1943 г. у Эльтигена.

494. КАТЩ–0211, катер–тральщик

Типа «Р». Подорвался 8 ноября 1943 г. на донной mine LMB немецкого заграждения К–11 (выставлено 28.09.43 г., 10 мин LMB) на переходе Кротков — Тамань.

Обнаружен в 1998 г. краснодарским подводным археологом А. Кондрашовым в 1,7 км к северо–западу от мыса Тузла. Катер разорван на 3–и части. Носовая часть сильно разрушена, лежит на удалении 130 м. от кормы. Средняя часть и корма катера сохранились довольно хорошо, виден фрагмент двигателя. При обследовании кают были обнаружены ящики с боеприпасами и продовольствием (практически не сохранилось), несколько ящиков с толом (впоследствии были затоплены на большой глубине), мотки огнезапального шнура, несколько бутылок с вином, инструменты. Судя по повреждениям, катер, вероятнее всего, погиб от подрыва на mine. Координаты кормы 45°12.173'N 36°34.557'E, носовой части 45°12.176'N 36°34.656'E Глубина 6,7 м. Возвышение над грунтом до 3,5 м.

558. КАТЩ–0411, катер–тральщик

Участвовал в Керченско–Эльтигенской (31.10 — 11.12.1943 г.) десант-

ной операции. Подорвался на mine в ночь на 8 ноября 1943 г. при возвращении от Эльтигена у Тузлинской промоины в точке 45°13'2N 36°43'E. Погибло 2 человека.

559. № 86 «Уральск», вспомогательный катер–тральщик

Типа «барказ». Подорвался на mine 3 ноября 1943 г. у Еникале.

560. «КАТЩ–151», вспомогательный катер–тральщик

Бывшая парусно–моторная шхуна (шаланда) Крымгосрыбтреста «Байдуков» (до 04.09.1941 г.). Водоизмещение 75 т. Мобилизована 04.09.1941 г., переоборудована в катер–тральщик и включен в состав ЧФ. Участвовал в обороне Севастополя, Керченско–Эльтигенской (31.10–11.12.1943 г.) десантной операции. С 8.02.1943 г. входил в состав Азовской флотилии, имел бортовой № 94.

Потоплен береговой артиллерией противника 2 ноября 1943 г. у Эльтигена (по другим данным подорвался на mine). Погибло 7 моряков.

561. «КАТЩ–155», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Крымгосрыбтреста «Киев» (до 04.09.1941 г.). Водоизмещение 42 т. Мобилизован 4.09.1941 г., переоборудован в катер–тральщик и включен в состав ЧФ, бортовой номер 96. С 8.02.1943 г. входил в состав Азовской флотилии. Участвовал в обороне Севастополя и Кавказа, Новороссийско–Таманской 9.09–9.10.1943 г. наступательной операции. Потоплен торпедой немецкого ТКА 26 сентября 1943 г. в районе Тамани.

562. «КАТЩ–156», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Крымгосрыбтреста «Днестр» (до 04.09.1941 г.). Водоизмещение 75 т. Мобилизован 4.09.1941 г., переоборудован в катер–тральщик и включен в состав ЧФ, бортовой номер 97. С 8.02.1943 г. входил в состав Азовской флотилии. Участвовал в обороне Севастополя и Кавказа, Керченско–Феодосийской (25.12.1941–2.01.1942 гг.) и Керченско–Эльтигенской (31.10–11.12.1943 г.) десантных операциях. Подорвался на mine в ночь с 31 октября на 1 ноября 1943 г. у м. Панагия. Погибло 11 моряков и 155 десантников.

516. «КАТЩ–165», катер–тральщик

Бывший сейнер Азчергосрыбтреста «Кит» (до 30.04.1943 г.). Построен в 1938 г. Водоизмещение 80 т. Размерения 19.1 × 5 × 2.4 м. ГЭУ 50 л.с. Скорость 5.5/4.5 узла, дальность 1426 миль. Вооружение: 20 мм орудие «Эрликон»– 1шт, 12,7 мм пулемет ДШК– 1шт, трал (по другим данным – 1 × 7.62 мм пулемет, тралы). Экипаж 10 чел. Мобилизован 06.05.1942 г. и включен в состав ЧФ в качестве плавсредства. 29.03.1943 г. переоборудован в КАТЩ (катер–тральщик). В некоторых документах значится под наименованием «СП–226». Участвовал в Керченско–Эльтигенской 31.10–11.12.1943 г. десантной операции.

Потоплен 31 октября 1943 г. в 08 ч. 15 мин. (по другим данным 01.11.1943 г. в 09 ч. 15 мин.) от прямого попадания снаряда береговой артиллерии противника у м. Панагия в точке 45°07'7N 36°25'0E. Подоспевшие суда сняли с тральщика 122 десантников и членов экипажа. Погибло 38 человек (по другим данным 1 моряк и 43 десантника). Останки катера были обследованы клубом «Нептун–Про» в 2003 г. Его корпус практически не сохранился. Из грунта частично выступает правый борт. В кормовой части находится топливный бак, сектор руля и 20 мм орудие «Эрликон» лежащее на боку с куском палубы прикрученной к тумбе. В центральной части катера находятся несколько разбитых аккумуляторов, лебедка для трала, а также дизельный двигатель.

Во время проведения экспедиции «Тамань–2005» орудие и некоторые предметы с места гибели были подняты. Координаты 45°08.564'N 36°36.181'E. Глубина 9 м. Возвышение над грунтом 1,5 м.

564. «КАТЩ–167», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Азчергосрыбтреста НКРП «Грузрыба № 12» (до 30.04.1943 г.). Построен в 1933 г. (по другим данным в 1934 г.). Водоизмещение 52.5 т. Длина: 13.8 м., ширина: 3.8 м., осадка: 1.4 м. ГЭУ 25 л.с. Скорость 6.5/5 узлов, дальность 560 миль. Вооружение: 1 × 7.62 мм пулемет, хвостовой трал. Экипаж 10 чел.

Мобилизован 13.12.1942 г. и включен в состав ЧФ в качестве плавсредства. 29.03.1943 г. переоборудован и переклассифицирован в катер–тральщик и включен в боевой состав флота. В некоторых документах значится под наименованием «СП–217». Участвовал в Керченско–Эльтигенской (31.10–11.12.1943 г.) десантной операции.

Потоплен береговой артиллерией противника 21 января 1944 г. у косы Чушка.

565. «№ 169» («Черох»), катер–тральщик

Затонул в районе Еникале 12 мая 1942 г. в результате попадания авиабомбы.

566. «КАТЩ–171», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Новороссийского рыбзавода. До 27.03.1943 г. бот № 57. Мобилизован 2.03.1943 г. и включен в состав ЧФ в качестве плавсредства. 27.03.1943 г. переоборудован и переклассифицирован в катер–тральщик и включен в боевой состав флота. Водоизмещение 55 т. Размещения 19.3 × 5 × 1.8 м. ГЭУ 65 л.с. Скорость 7 узлов. Вооружение: 1 × 45 мм, 1 × 7.62 мм пулемет. Экипаж 12 чел.

Потоплен 8 ноября 1943 г. береговой артиллерией противника у Эльтигена. По другим данным затонул в результате аварии 13 февраля 1943 г. в районе Геленджика.

567. «КАТЩ–173», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Ахтарского и Новороссийского рыбзаводов «Пирамида» (до 25.06.1943 г.). Построен в 1936 г. Водоизмещение 55 т. Размещения 19.3 × 5 × 1.8 м. ГЭУ 65 л.с. Скорость 7 узлов. Вооружение: 1 × 45 мм, 1 × 7.62 мм пулемет. Экипаж 12 чел. Мобилизован 29.03.1943 г., переоборудован в катер–тральщик и включен в состав ЧФ. Участвовал в Новороссийско–Таманской (09.09–09.10.1943 г.) наступательной, Новороссийской (09.09–16.09.1943 г.) и Керченско–Эльтигенской (31.10–11.12.1943 г.) десантных операциях. 24 сентября 1943 г. был потоплен, но поднят и введен в строй. В ночь на 9 ноября 1943 г. поврежден прямым попаданием снаряда и выбросился на берег у Эльтигена.

568. «КАТЩ–176», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Азчергосрыбтреста № 4 (до 31.05.1943 г.). Мобилизован 19.03.1943 г., переоборудован в катер–тральщик и включен в состав Азовской флотилии ЧФ. Участвовал в Керченско–Эльтигенской 31.10–11.12.1943 г. десантной операции. Потоплен авиацией противника 9 ноября 1943 г. в районе Керчи.

**569. «КАТЩ–177», вспомогательный катер–тральщик**

Бывший сейнер Темрюкского рыбзавода № 5 (до 31.05.1943 г.). Построен в 1936 г. Мобилизован 19.03.1943 г., переоборудован в катер–тральщик и включен в состав Азовской флотилии ЧФ. Участвовал в Керченско–Эльтигенской (31.10 — 11.12.1943 г.) десантной операции. В некоторых документах числится под наименованием «МК–5».

Затонул во время шторма 8 января 1944 г. у косы Чушка. По другим данным затонул в шторм из–за ветхости корпуса 11 ноября 1943 г. у Кордона Ильича.

570. «КАТЩ–305», вспомогательный катер–тральщик

Типа «баркас». Бывший речной буксирный катер. Построен в 1940 г. Мобилизован 20.08.1943 г., переоборудован в катер–тральщик и включен в состав Волжской флотилии. 2.10.1943 г. отправлен по железной дороге в Потю и вошел в состав ЧФ. До 20.08.1943 г. баркас № 41, с 1.10.1943 г. «КАТЩ–305». Водоизмещение 15 т. Размерения 13 × 2.8 × 0.7 м. ГЭУ 52 л.с. Скорость 8 узлов. Вооружение: 1 пулемет, тралы.

Участвовал в Керченско–Эльтигенской (31.10–11.12.1943 г.) десантной операции. Потоплен авиацией противника 2 ноября 1943 г. в районе Тамани.

571. «КАТЩ–364», вспомогательный катер–тральщик

Бывший речной буксирный катер треста «Комилес». Построен в 1939 г. До 13.08.1943 г. баркас № 82, с 25.08.1943 г. «КАТЩ–364». Мобилизован 13.08.1943 г., переоборудован в катер–тральщик и 16.08.1943 г. включен в состав Волжской флотилии. 2.10.1943 г. отправлен по железной дороге в Потю и вошел в состав ЧФ. Размерения 14 × 2.8 × 0.7 м. ГЭУ 50 л.с. Скорость 7.5 узла. Вооружение: 1 × 12.7 мм пулемет, тралы.

Участвовал в Керченско–Эльтигенской 31.10–11.12.1943 г. десантной операции. Потоплен авиацией противника 2 ноября 1943 г. в районе Тамани.

572. «КАТЩ–398», вспомогательный катер–тральщик

Бывший речной буксирный катер треста «Комилес». Построен в 1939 г. Мобилизован 4.08.1943 г., переоборудован в катер–тральщик и 13.08.1943 г. включен в состав Волжской флотилии. 2.10.1943 г. отправлен по железной дороге в

Поти и вошел в состав ЧФ. До 13.08.1943 г. баркас № 131, с 25.08.1943 г. «КАТЦ–398». Размерения 16 × 3 × 0.7 м. ГЭУ 52 л.с. Скорость 5.5 узла. Вооружение: 1 × 12.7 мм пулемет, тралы. Участвовал в Керченско–Эльтигенской 31.10 — 11.12.1943 г. десантной операции. Потоплен береговой артиллерией противника 5 ноября 1943 г. у Эльтигена.

490. «КАТЦ–414», катер–тральщик

Бывший речной буксирный катер треста «Котласлессплав». Построен в 1939 г. Мобилизован 27.06.1943 г., переоборудован в катер–тральщик и включен в состав Волжской флотилии. 2.10.1943 г. отправлен по железной дороге в Потти и вошел в состав ЧФ. До 27.06.1943 г. баркас № 104, с 31.07.1943 г. «КАТЦ–414». Водоизмещение 20 т. Размерения 15.3 × 3.1 × 0.8 м. ГЭУ 52 л.с. Скорость 8 узлов. Вооружение: 1 × 7.62 мм пулемет, тралы.

Участвовал в Керченско–Эльтигенской (31.10–11.12.1943 г) десантной операции. Погиб 2 ноября 1943 г. (по другим данным 22.10.1943 г.) от подрыва на mine у Эльтигена. Архивные координаты гибели 45°13'4"N 36°35'5"E.

По данным гидролокации на расстоянии 900 м. от архивных координат, в районе Тузлинской промоины, на отмели находится практически полностью замкнутый остов судна. Во время проведения экспедиции «Тамань–1999» тольяттинским клубом «Нептун–Про» остов осмотрен. Координаты 45°13.207'N 36°36.176'E. Глубина 1,5 м. Возвышение около 1 м.

573. «№ 491» («Кизылташ»), катер–тральщик

Участвовал в Керченско–Феодосийской десантной операции (26.11.1941–20.05.1942 гг.). Потоплен авиацией противника 03 марта 1942 г. в Керченском порту (по другим данным в районе Кучугуры 27.12.1941 г.).

574. «КАТЦ–524», катер–тральщик

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 4 ноября 1943 г., при высадке десанта у Эльтигена, ударился о затонувший бот, сел на мель и затем был выброшен накатом на берег. К 7 ноября был расстрелян вражеской артиллерией.

512. «КАТЩ–531», вспомогательный катер–тральщик

Тип БК. Бывший буксирный катер Крымгосрыбтреста «Выборг» (до 02.05.1942 г.). Мобилизован 30.04.1942 г., переоборудован в катер–тральщик и включен в состав ЧФ.

Подорвался на mine в районе Керчи 2 мая 1942 г. в точке с координатами 45°11'3"N 36°27'9"E (по архивным данным). Погиб 1 человек. По данным гидрографии района гибели КАТЩ–531, есть отметка «обломки судна, разбросанные по грунту». Возможно это останки погибшего катера «Выборг». Координаты 45°10.904'N 36°27.100'E. Глубина около 9 м.

576. «КАТЩ–536», вспомогательный катер–тральщик

Бывшая рыболовная парусно–моторная шхуна Крымгосрыбтреста «А. Серов» (до 02.05.1942 г.) Мобилизована 10.09.1941 г., и включена в состав ЧФ в качестве плавсредства. 30.04.1942 г. переоборудован и переклассифицирован в катер–тральщик и включен в боевой состав флота. Потоплен авиацией противника 27 октября 1941 г. близ Керчи (по другой версии погиб от подрыва на mine советского оборонительного заграждения на переходе Керчь — Новороссийск).

577. «КАТЩ–537», вспомогательный катер–тральщик

Бывшая парусно–моторная шхуна (шаланда) Крымгосрыбтреста «Пушкин» (до 02.05.1942 г.). Мобилизована 30.04.1942 г., переоборудована в катер–тральщик и включен в состав ЧФ. Подорвался на mine 6 мая 1942 г. у м. Такиль в Керченском проливе.

578. «КАТЩ–541» (№ 561 ??) вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Крымгосрыбтреста «Шмидт» (до 02.05.1942 г.). Водоизмещение 25.6 т. Мобилизован 30.04.1942 г., переоборудован в катер–тральщик и включен в состав ЧФ. Потоплен авиацией противника 16 мая 1942 г. в районе косы Чушка.

580. «№ 546» («Искра»), катер–тральщик

Затонул 12 мая 1942 г. в Керченском порту от близких разрывов авиабомб.

581. «КАТЩ–547», вспомогательный катер–тральщик

Бывшее пограничное судно (парусно–моторная шаланда) МПО НКВД Черноморского ПО «ПС–2» (до 02.05.1942 г.). 22.06.1941 г. вошел в оперативное подчинение, а 19.07.1941 г. включен организационно в состав ЧФ в качестве плавсредства. 30.04.1942 г. переклассифицирован в катер–тральщик и включен в боевой состав флота. Участвовал в обороне Одессы.

Потоплен авиацией противника 12 мая 1942 г. в Керченском проливе, в районе Еникале.

582. «КАТЩ–559», катер–тральщик

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 5 ноября 1943 г. при высадке десанта выброшен накатом на берег у Эльтигена.

583. «КАТЩ–569», катер–тральщик

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 5 ноября 1943 г. при высадке десанта выброшен накатом на берег у Эльтигена.

584. «КАТЩ–572», катер–тральщик

17 ноября 1943 г. в 22 ч. 30 м. наскочил на сваи и затонул у косы Чушка в районе дамбы.

585. «КАТЩ–580», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Новороссийской МРС «Поти» (до 04.06.1942 г.). Построен в 1939–1940 гг. Водоизмещение 60 т. Размерения 19,3 × 5 × 1,8 м. ГЭУ 65 л.с. Скорость 7/5 узлов, дальность 1400 миль. Вооружение: 1 × 45 мм, катерный трал. Экипаж 12 чел. Мобилизован 30.10.1941 г., переоборудован в катер–тральщик и включен в состав Азовской флотилии ЧФ. С 21.06.1944 г. «КТ–580». Подорвался на mine и затонул 19 июля 1944 г. в Керченском проливе. Предположительно обнаружен краснодарскими археологами в 2,4 км к северо–западу от м. Тузла на глубине 5,8 м.

586. «КАТЩ–582», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Азчергосрыбтреста «Азов» (до 24.10.1941 г.). Мобилизован

24.10.1941 г., переоборудован в катер–тральщик и включены в состав Азовской флотилии ЧФ. Потоплен 4 февраля 1942 г. авиацией противника в Керченском проливе.

587. «КАТЩ–583», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Азчергосрыбтреста НКРП «Темрюк» (до 24.10.1941 г.). Мобилизован 24.10.1941 г., переоборудован в катер–тральщик и включен в состав Азовской флотилии ЧФ. Принимал участие в боевых действиях на Азовском море. С 04.06.1942 г. — «КАТЩ–583». 6 августа 1942 г. был обстрелян артиллерией противника, сел на мель и загорелся в районе косы Чушка. Окончательно уничтожен в течение месяца.

588. «КАТЩ–587», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Азчергосрыбтреста «Акула» (до 04.06.1942 г.). Мобилизован 30.11.1941 г., переоборудован в катер–тральщик и включен в состав Азовской флотилии ЧФ. Участвовал в Керченско–Феодосийской 25.12.1941–2.01.1942 гг. десантной операции. Сел на камни и затонул 26 декабря 1941 г. в Керченском проливе.

589. «КАТЩ–602», вспомогательный катер–тральщик

Бывшая парусно–моторная шхуна Новороссийской МРС «Киров» (до 07.03.1942 г.). Водоизмещение 68 т. Мобилизован 28.08.1941 г., переоборудован в катер–тральщик и включен в состав ЧФ. Участвовал в обороне Одессы. Потоплен авиацией противника 16 октября 1941 г. близ Керчи.

508. «КАТЩ–608», катер–тральщик

Бывший сейнер «Чехонь» (до 07.03.1942 г.) Новороссийской моторно–рыболовной станции. В составе ЧФ с 09.10.1941 г. Водоизмещение 68 тонн. Мобилизован 07.03.1942 г., переоборудован в катер–тральщик и 24.03.1942 г. включен в состав ЧФ.

14 апреля 1942 г. при очистке фарватера в Керченском проливе подрывался на mine и затонул в точке 45°14.7'N 36°27.4'E. Погибли 5 человек. Согласно сведениям гидролокации, на расстоянии 1100 метров, по пеленгу 182° на грунте

обнаружено подводное препятствие, по размерам схожее с сейнером. Координаты 45°14.046'N 36°27.342'E. Глубина 6,7 м. Возвышение над грунтом 3,1 м.

590. «КАТЩ–609», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Новороссийской МРС «Шамая» (до 07.03.1942 г.). Мобилизован 7.03.1942 г., переоборудован в катер–тральщик и 24.03.1942 г. включен в состав ЧФ.

Потоплен авиацией противника 11 мая 1942 г. в Керченском порту.

591. «КАТЩ ДЗ–11», катер–тральщик

Участвовал в Керченско–Ельтигенской десантной операции. Подорвался на mine 2 ноября 1943 г. у м. Панагия (или м. Тузла). Погибло 7 человек. Катер входил в 95–й отряд ГВМБ.

592. ЭМТЩ–86, электромагнитный тральщик

Подорвался на mine у Глейки 3 ноября 1943 г. Погиб командир катера лейтенант А.М. Большаков.

593. КЭМТЩ–111, электромагнитный тральщик

Расстрелян двумя Me–110 (по некоторым данным, Me–109) 3 ноября 1943 г. у косы Чушка. Погибло 3 человека.

594. «РТЩ–105», речной катер–тральщик

Потоплен 7 декабря 1943 г. артиллерийским огнем немецких кораблей у Эльтигена. Погибли 6 членов экипажа, включая командира — главного старшины М.К. Левченко и, предположительно, группа эвакуируемых бойцов (всего до 80 чел.)

595. «РТЩ–110», вспомогательный катер–тральщик

Баркас. Потоплен артиллерийским огнем с немецкого корабля (по другим данным береговой артиллерией) 7 ноября 1943 г. у Эльтигена (по разным данным, потоплен у берега или разбит на берегу). Два моряка пропали без вести.

**596. «РТЩ–364», речной катер–тральщик**

Сгорел во время налета вражеской авиации 2 ноября 1943 г. у Тамани.

597. «РТЩ–398», речной катер–тральщик

Потоплен в бою с вражеским БДБ в ночь на 5 декабря 1943 г. у Эльтигена, в 200 м. от берега. Погиб 1 человек.

598. «ТЩ–33», тральщик

Бывший спасательный буксир. Первичное название «Полезный», затем «Силин». Дата переклассификации в тральщик неизвестна. 07–09.08.1941 г. Буксир «Силин» с ледоколом «Степан Макаров» выполнил буксировку плавучего дока «Марты» (6000 т.) с 26 паровозами, 10 тендерами и 52 локомотивными бригадами, из порта Одесса в порт Николаев.

Потоплен авиацией противника 18 ноября 1941 г. при переходе в порт Анапа западнее о Коса Тузла (по другим данным подорвался на mine 12.11.1941 г.).

599. Т–485, вспомогательный тральщик

Тип «Хенкин». Бывший буксирный пароход Черноморского пароходства. Построен в 1935 г. С 29.10.1939 г. по 5.10.1940 г. призывался для прохождения тральной подготовки. До 28.02.1938 г. «Калугарь», до 29.01.1940 г. и с 5.10.1940 по 29.06.1941 гг. «Каховка».

Мобилизован 22.06.1941 г., переоборудован в тральщик и 3.07.1941 г. вошел в состав ЧФ. Носил бортовой №42. Водоизмещение 200 т. Вооружение: 1 × 45 мм, 1 × 7.62 мм пулемет. Участвовал в обороне Одессы, Керченско–Феодосийской десантной операции.

Был потоплен вражеской авиацией 28 декабря 1941 г., но поднят и восстановлен. 25 февраля 1942 г. потоплен авиацией противника на рейде Камыш–Буруна.

600. Т–507, вспомогательный тральщик

Тип «Пионер». Построен в 1928—1931 гг. (Одесский СРЗ). Бывший грузовой теплоход Азовского государственного морского пароходства. До 29.06.1941 г. — «Делагат». Водоизмещение 2010 т. Размерения 73.8 × 10.4 × 3.5 м.

ГЭУ дизельная, 2 × 375 л.с. Скорость 9.5/8 узлов, дальность 3500 миль. Вооружение: 4 × 45 мм, 3 × 12.7 мм пулемета, тралы Шульца и змейковый, 120 мин. Экипаж 52 чел. Капитан — В.Н. Ушаков.

Мобилизован 22.06.1941 г., переоборудован в тральщик и 17.07.1941 г. зачислен в состав ЧФ (бортовой № 37).

Погиб 27 октября 1941 г. (по другим данным 13.09.1941) у Керчи во время массированного налета авиации противника на порт. Количество погибших не установлено. По некоторым данным был поднят 27 декабря 1948 г. и сдан «Главвторчермету» для разрезки на металлолом.

601. Т-524, вспомогательный катер-тральщик

Бывший пассажирский катер № 10 (до 29.06.1941 г.) Сочинского морского торгового порта. Построен в 1934 г. Мобилизован 22.06.1941 г., переоборудован в катер-тральщик и 30.06.1941 г. включен в состав ЧФ. Участвовал в Керченско-Эльтигенской 31.10–11.12.1943 г. десантной операции; имел бортовой №74.

Потоплен артиллерийским огнем немецкого корабля 4 ноября 1943 г. у Эльтигена.

602. № 557, катерный тральщик спецпостройки

Затонул 1 ноября 1943 г. в шторм севернее Керчи.

603. № 559, катерный тральщик спецпостройки

5 ноября 1943 г. был поврежден береговой артиллерией противника у Эльтигена и разбит штормом.

604. № 569, катерный тральщик спецпостройки

Потоплен 5 ноября 1943 г. у Эльтигена.

605. ПВО-10, катер ПВО

Подорвался на mine 17 ноября 1943 г. в 1–1,5 мили западнее м. Панагия. Погибло 9 моряков и 20 человек из управления 117-й гв. сд., включая командира дивизии генерал-майора Л.В. Косоногова.

606. ПВО–12, катер ПВО

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. 21 ноября 1943 г. при разгрузке на плацдарме поврежден огнем ТКА противника и остался на берегу. Разбит артиллерийским огнем 22.11.1943 г. у Эльтигена.

607. ПВО–20, катер ПВО

Заводской № 354. Построен в 1942 — 1943 гг. (з-д № 343, Гороховец) и 24.06.1943 г. включен в состав Волжской флотилии. С 14.09.1943 г. входил в состав Днепровской флотилии, а с 21.10.1943 г. — в состав ЧФ. Обеспечивал перевозки на Волге, участвовал в Керченско–Эльтигенской 31.10 — 11.12.1943 г. десантной операции. Погиб 21.11.1943 г. у Эльтигена и 28.01.1944 г. исключен из списков ВМФ.

608. ПВО–22, катер ПВО

Заводской № 361. Построен в 1942–1943 гг. (з-д № 343, Гороховец) и 24.06.1943 г. включен в состав Волжской флотилии. С 14.09.1943 г. входил в состав Днепровской флотилии, а с 21.10.1943 г. — в состав Черноморского Флота. Обеспечивал перевозки на Волге, участвовал в Керченско–Эльтигенской 31.10–11.12.1943 г. десантной операции. Погиб 21 ноября 1943 г. (по другим данным 06.12.1943) во время шторма у косы Тузла и 21.06.1944 г. исключен из списков ВМФ.

По данным предоставленным Управлением государственной охраны объектов культурного наследия Краснодарского края объект находится на расстоянии 0,4 км западнее Тузлинской дамбы на глубине 3,2 м.

609. ПВО–24, катер ПВО

Заводской № 367. Построен в 1942–1943 гг. (з-д № 343, Гороховец) и 24.06.1943 г. включен в состав Волжской флотилии. С 14.09.1943 г. входил в состав Днепровской флотилии, а с 21.10.1943 г. — в состав Черноморского Флота. Обеспечивал перевозки на Волге, участвовал в Керченско–Эльтигенской 31.10 — 11.12.1943 г. десантной операции. Потоплен 26.11.1943 г. тараном неприятельского корабля в Керченском проливе в районе Камыш–бурун. Погибло 9 членов команды и 11 десантников. 28.01.1944 г. исключен из списков ВМФ.



610. ПВО–26, катер ПВО

Заводской №369. Построен в 1942–1943 гг. (з-д № 343, Гороховец) и 24.06.1943 г. включен в состав Волжской флотилии. С 14.09.1943 г. входил в состав Днепровской флотилии, а с 21.10.1943 г. — в состав ЧФ. Обеспечивал перевозки на Волге, участвовал в Керченско–Эльтигенской 31.10 — 11.12.1943 г. десантной операции. Погиб 15.11.1943 г. во время шторма (выбросился на берег у Комсомольска) и 21.06.1944 г. исключен из списков ВМФ.

611. ПВО–27, катер ПВО

Заводской № 370. Построен в 1942–1943 гг. (з-д № 343, Гороховец) и 24.06.1943 г. включен в состав Волжской флотилии. С 14.09.1943 г. входил в состав Днепровской флотилии, а с 21.10.1943 г. — в состав ЧФ. Обеспечивал перевозки на Волге, участвовал в Керченско–Эльтигенской 31.10–11.12.1943 г. десантной операции. Погиб 26.11.1943 г. (по другим данным 23.11.1943 г.) от артиллерийского огня кораблей противника в Керченском проливе в районе Эльтигена. Спаслись 2 человека. 28.01.1944 г. исключен из списков ВМФ.

612. ВНОС–14, катер ПВО

Затонул в шторм 26 ноября 1943 г. у косы Тузла.

613. ВНОС–13, катер ПВО

Затонул во время шторма 13 ноября 1943 г. у Кротково.

614. СКА–01 (СКА–057), сторожевой катер

Потоплен 7 ноября 1943 г. в районе Керчи артиллерийским огнем немецких катеров.

480. СКА № 04, сторожевой катер

Заводской № 6. 12 декабря 1943 г. сторожевой катер № 04 прикрывал наши корабли, снимавшие десант. Подорвался на mine и затонул в Керченской бухте в районе причала ОСВОДа. Согласно сведениям источников координаты гибели 45°20'N 36°32'E. Погибло 7 чел., в т.ч. театральный режиссер Политуправления ЧФ капитан А.С. Лифшиц.

На небольшом расстоянии от архивных координат обнаружено подводное препятствие. Координаты 45°20.212'N 36°31.727'E. Глубина около 4 м. Возвышение над грунтом 0,7 м.

615. СКА № 06 (№ 084), малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Заводской № 7, бортовой № 6.

После вступления в строй был включен в состав 3–го ЧОПС МКО НКВД Грузинского ПО как «ПК–92». 22.06.1941 г. вошел в оперативное подчинение ЧФ РККФ. С 19.07.1941 г. включен в состав ЧФ в качестве СКА. Принимал участие в обороне Кавказского побережья, Керченско–Феодосийской (25.12.1941 г. – 02.01.1942 г.), Новороссийской (09 – 16.09.1943 г.), и Керченско–Эльтигенской (31.10–11.12.1943 г.) десантных операциях.

2 ноября 1943 г. подрывался на mine и затонул у Глейки. Погибло 77 человек. в т.ч. штаб 3–го батальона 1–го гв. сп. По другим данным не затонул, а получил повреждения (или был поднят). С 07.05.1944 г. числился в составе ЧФ как «МО–28».

616. СКА — 019, сторожевой катер

Подорвался на mine 1 ноября 1943 г. северо–западнее м. Тузла в точке с координатами 45°12' 7N 36°33'6E. Затонул в точке 45°12'3N 36°33'6E. Погибли 5 моряков и 4 десантника.

513. СКА — 024, сторожевой катер

Типа «МО–4». Бывший пограничный сторожевой катер. Вступил в строй в 1938 г. С 22.06.1941 г. в оперативном, а с 19.07 и в организационном подчинении ЧФ. До 17.12.1941 г. ПК–142. Участвовал в Керченско–Феодосийской десантной операция (26.11.1941 — 20.05.1942 гг.).

15 апреля 1942 г. транспорт «Азов» в сопровождении сторожевых катеров следовал из Камыш–Буруна в Новороссийск. В 19 ч. 55 м. в точке 45°15,1'N 36°27,8'E сторожевой катер № 024 сошел с фарватера, подрывался на mine и затонул. Было спасено 7 человек.

Согласно сведениям гидролокации, на расстоянии 1300 м, по пеленгу 144° на грунте обнаружено подводное препятствие, по размерам схожее с СКА. Координаты 45°14.497'N 36°28.435'E. Глубина 6,7 м. Возвышение над грунтом 0,7 м.

617. СКА–034, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Потоплен 26 декабря 1941 г. береговой артиллерией противника в Камыш–Бурун.

509. СКА–042, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Бывший пограничный сторожевой катер. Вступил в строй в 1938 г. До 04.09.1941 г. ПК–133. С 22.06.1941 г. в оперативном, а с 19.07 в организационном подчинении ЧФ.

14 апреля 1942 г. при очистке фарватера в Керченском проливе подорвался на неконтактной мине и затонул в 2,8 милях к югу от маяка Передний Павловский. Погибли 8 человек.

Согласно сведениям гидролокации, на расстоянии 2,9 мили от Переднего Павловского маяка, по пеленгу 153° на грунте обнаружено подводное препятствие. Координаты 45°15.660'N 36°29.111'E. Глубина 4,9 м. Возвышение над грунтом 1,5 м.

618. СКА–054, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Входил в 4–й Новороссийский дивизион СКА ЧФ РККФ СССР.

Заложен в марте–апреле 1941 г., спущен на воду в марте–апреле 1942 г. Введен в эксплуатацию 30.06.1942 г. До 26.10.1943 г. — «М–5». Водоизмещение полное 56,5 т., стандартное — 50 т. Длина максимальная 26,9 м., ширина 4,02 м., осадка 1,48 м. Двигатели (общая мощность) 2550 л.с. (3 двигателя «АМ–34БС»). Скорость максимальная 25,5 узлов. Вооружение 2 45–мм пушки «21К», 2 12,7–мм пулемета «ДШК», 8 глубинных бомб «Б–1» или 2 «М–1».

16.11.1942 г. включен в состав Волжской Военной флотилии. 19.01.1943 г. перечислен в состав ОПФ. 15.05.1943 г. возвращен в состав ВВФ. 25.09.1943 г. был транспортирован по железной дороге из порта Астрахань в Ейск, и 26.10.1943 г. включен в состав ЧФ. Осуществлял обеспечение военных и народнохозяйственных перевозок на Волгу. Принимал участие в Керченско–Эльтигенской (31.10.—11.12.1943 г.) десантной операции.

Потоплен 3 ноября 1943 г. береговой артиллерией противника в Керченском проливе на траверсе порта Еникале (в районе м. Еникале).

497. СКА–055, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО». С 10.12.1941 г. СКА № 0104, с 17.12.1941 г. СКА–055. Длина: 26,9 м, ширина: 4,01 м, осадка: 1,43 м. Водоизмещение: стандартное — 44 т, полное — 57,5 т. Мощность двигателей: 3х850 л.с. Скорость: 26,5 км/ч. Вооружение: 2 45–мм орудия, 2 12,7–мм пулемета (на некоторых версиях вместо одного 12,7–мм ДШК ставили 20–мм «Эрликон»), глубинные бомбы. Экипаж 19–24 человека.

2 октября 1943 г. катер СКА–055 под командованием лейтенанта В.А Шереметьева прибыл в порт Кротков. В первом часу ночи 3 ноября на катер погрузили минометную роту в количестве 51 человек. При переходе в Эльтиген катер подорвался на mine северо–западнее м. Тузла и развалился на три части. Погибли 11 моряков и 36 десантников. Архивное место гибели 45°12'N 36°34'E.

При проведении экспедиции 2007 г. клубом «Нептун–Про» г. Тольятти совместно с водолазной фирмой «Петр» г. Воронеж с помощью гидролокатора был обнаружен объект. По описанию руководителя экспедиции С. Долгова длина объекта составляет около 14 м, ширина 4–6 м. Большое количество боеприпасов от 45–мм орудия, а также 20–мм снаряды и 12,7–мм патроны. Объект сильно разрушен. По всей вероятности, обшивка у катера была деревянная. В последствии обнаружены пушка 45–мм 21К, скорострельная 20–мм пушка «Эрликон» и пулемет «ДШК». С большей степенью уверенности можно сказать, что данный объект является катером типа «МО» с номером СКА–055. Координаты 45°12.145'N 36°34.623'E. Глубина 7 м. Возвышение над грунтом 2 м.

621. СКА–079, малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». 6 июня 1943 г. был поврежден авиацией противника в районе м. Дооб, поднят, отремонтирован и введен в строй. 3 ноября 1943 г. при высадке десанта сел на мель в 40–50 м от берега и был сожжен огнем («сгорел до кия») береговой артиллерии противника в районе Керчи в точке с координатами 45°13'6N 36°25'0E. Погибло 2 моряка.

623. СК № 1111, сторожевой катер

Мобилизован 01.10.1941 г. в качестве ВМШ и включен в состав ЧФ.

К 27.04.1942 г. — «Коккинаки». 27.04.1942 г. вооружена и переоборудована в сторожевой катер. С 30.04.1942 г. — СК № 1111 (в некоторых документах значится как СК № 121). Принимал участие в охране рейдов и гаваней Керченского пролива, Керченско–Феодосийской десантной операции (25.12.1941 — 02.01.1942 гг.), обороне Кавказа.

Был потоплен артиллерией противника 14 августа 1942 г. при переходе из Азовского моря, юго–восточнее о. Коса Тузла.

624. СКА 0112, малый охотник за подводными лодками

Тип «МО–2». Потоплен артиллерийским огнем немецких кораблей 8 ноября 1943 г. в районе Керчи.

625. СКА–0122, сторожевой катер

Потоплен в бою с раумботами 8 ноября 1943 г. у Эльтигена. Погиб 21 человек, в т.ч. командир катера лейтенант Д.Е. Прилепский и командир 9–го ДКТШ капитан–лейтенант М.Г. Бондаренко. Погибли также 70 раненых и пленных вывезенных с плацдарса.

626. СКА–0123, сторожевой катер

Подорвался на mine 2 ноября 1943 г. в районе Эльтигена.

627. СКА–0128, сторожевой катер

Потоплен 1 ноября 1943 г. береговой артиллерией противника у Эльтигена.

628. СКА–0133, сторожевой катер

Затонул 12 мая 1942 г. в Керченском порту от близких разрывов авиабомб.

629. СКА–0137, сторожевой катер

Потоплен береговой артиллерией противника 17 мая 1942 г. около Еникале.

514. СКА–0138, сторожевой катер

Был поврежден артиллерией противника 1 ноября 1943 г. при высадке де-

санта в районе озера Тобечикского и накатом выброшен на берег. На отмели в районе озера на грунте находится объект, который может быть останками катера № 0138. Координаты 45°10.772'N 36°24.405'E.

630. СКА–0168, сторожевой катер

Потоплен 1 ноября 1943 г. у Эльтигена, береговой артиллерией противника.

631. СКА–0175, малый охотник за подводными лодками

Введен в строй в апреле 1942 г. и включен в состав Каспийской флотилии 24.05.1942 г. по железной дороге доставлен из Баку в Поти, и включен в состав ЧФ. Принимал участие в боевых действиях на Азовском море. С 03.07.1942 г. значился как СКА № 59.

2 сентября 1942 г. был обстрелян артиллерией противника и сгорел в районе Тузлинской промоины.

632. СКА–0178, сторожевой катер

Потоплен 1 ноября 1943 г. у Эльтигена, береговой артиллерией противника.

633. СКА–0183, сторожевой катер

Затонул 12 мая 1942 г. в Керченском порту от близких разрывов авиабомб.

634. СКА–0188, сторожевой катер

Потоплен береговой артиллерией 1 ноября 1943 г. в районе оз. Тобечик.

635. СКА–0211, вспомогательный сторожевой катер

Бывший рыболовный сейнер Азрыбтреста. Построен в 1938–1939 гг. Водоизмещение 37,1 т. Длина 16,1 м., ширина 3,9 м., осадка 1,8 м. ГЭУ 65 л.с. Скорость 7/6,2 узла, дальность 700 миль. Вооружение 1 × 12,7 мм т 1 × 4 × 7,62 мм пулемет. Экипаж 12 человек. До 27.04.1942 г. «БК–4», с 03.06.1942 г. № 0211. Мобилизован 27.04.1942 г., вооружен и включен в состав ЧФ в качестве сторожевого катера. Участвовал в высадке десанта в Станичку в феврале 1943 г., Новороссийской (09–16.09.1943 г.) и Керченско–Эльтигенской (31.10–11.12.1943 г.) десантных операциях. Подорвался на mine 8 ноября 1943 г. у косы Тузла.



636. СКА–0411, вспомогательный сторожевой катер

Бывший рыболовный сейнер Азрыбтреста. Построен в 1940 г. До 27.04.1942 г. «Ост», с 03.06.1942 г. № 0411. Мобилизован 27.04.1942 г., вооружен и включен в состав ЧФ в качестве сторожевого катера. Участвовал в высадке десанта в Станичку в феврале 1943 г., Новороссийской (9–16.09.1943 г.) и Керченско–Эльтигенской (31.10–11.12.1943 г.) десантных операциях. Подорвался на mine 8 ноября 1943 г. у косы Тузла.

637. СКА–0611, сторожевой катер

Бывший рыболовный сейнер «20 лет». Затонул 12 мая 1942 г. в Керченском порту от близких разрывов авиабомб.

638. СКА–0711, сторожевой катер

Бывший сейнер «№5». Мобилизован 27.04.1942 г., вооружен и включен в состав ЧФ. С 03.06.1942 г. — сторожевой катер «№ 0711» Принимал участие в Керченско–Феодосийской десантной операции (25.12.1941 г. — 02.01.1942 г.). Был потоплен артиллерией противника (прямое попадание снаряда) 6 августа 1942 г. во время форсирования Керченского пролива южнее о. Коса Тузла. По некоторой информации погибло 22 человека.

По материалам справочника С.С. Бережнова «Корабли и суда ВМФ СССР 1928–1945» СКА–0711 не погиб 06.08.1942 г. а лишь получил повреждения и, позже был поднят. Принимал участие в десантной операции в Станичке (февраль 1943 г.), Новороссийской (09–16.09.1943 г.) и Керченско–Эльтигенской (31.10–11.12.1943 г.) десантных операциях. Осуществлял охрану рейдов и гаваней в Керченском проливе и у побережья Кавказа.

639. СКА–0811, сторожевой катер

Бывший рыболовный сейнер «№ 6». Затонул 12 мая 1942 г. в Керченском порту от близких разрывов авиабомб.

640. СКА–0912, малый охотник за подводными лодками

1 ноября 1943 г. в районе Эльтигена сел на мель и был разбит береговой артиллерией противника. Погибло 2 члена экипажа.

501. СКА–1011, вспомогательный сторожевой катер

Бывший рыболовный сейнер Новороссийского рыбзавода. Водоизмещение 96,4 тонн. До 27.04.1942 г. «Сельдь», с 30.04.1942 г. № 1110, с 03.06.1942 г. № 1011. Мобилизован 01.10.1941 г. и включен в составе ЧФ в качестве плавсредства. Участвовал в Керченско–Феодосийской десантной операции (25.12.1941—02.01.1942 гг.). 27.04.1942 г. вооружен и переклассифицирован в сторожевой катер. По данным справочника С.В. Богатырева «Потери боевых кораблей и катеров ВМФ СССР» подорвался на mine 15 апреля 1942 г. в 8 кабельтовых к юго–востоку от мыса Камыш–Бурун (по другим данным был атакован и потоплен авиацией противника 14.04.1942 г.) в точке 45°13'8"N 36°26'3"E. Погибли 8 человек. В связи с этим вызывает вопрос дата последнего переименования.

На расстоянии 200 м от архивных координат, на грунте находится объект, схожий с сейнером. Однако по информации керченских водолазов — это германская БДБ. Координаты 45°13.844'N 36°26.120'E. Глубина 7,7 м. Возвышение над грунтом 1,5 м.

522. «СКА–1211», сторожевой катер

Бывший рыболовный сейнер Новороссийского рыбзавода. Водоизмещение 48 тонн. До 27.04.1942 г. «Коминтерн», с 30.04.1942 г. № 1112, с 03.06.1942 г. №1112. Мобилизован 01.10.1941 г. и включен в составе ЧФ в качестве плав–средства, 27.04.1942 г. вооружен и переклассифицирован в сторожевой катер.

8 мая 1942 года сторожевой катер №1211 «Коминтерн» находился в дозоре. В 16 ч. 26 м. в точке 45°03,2'N 36°26,1'E катер был потоплен бом–бардировщиком Ju–88. Личный состав спасен. Согласно сведениям гидролокации, на расстоянии 300 метров, по пеленгу 313° на грунте обнаружен объект, по размерам схожий с СКА «Коминтерн». Координаты 45°03.308'N 36°25.910'E. Глубина около 15 м.

641. СКА–01012, малый охотник за подводными лодками

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. Подорвался на mine (оторван нос) 1 ноября 1943 г. в Керченском проливе у м. Панагия. Погибло 12 моряков и около 60 десантников.

642. СКА № 4503, малый охотник за подводными лодками

После вступления в строй был включен в состав 3-го ЧОПС МКО НКВД Грузинского ПО в качестве ПСКА. 22.06.1941 г. вошел в оперативное подчинение ЧФ РККФ. С 17.07.1941 г. включен в состав ЧФ в качестве СКА. Затонул по неизвестным причинам 1 ноября 1943 г. в Керченском проливе южнее о Коса Тузла. По некоторым данным погибло 22 члена экипажа. По другим данным не затонул, а получил повреждения (или был поднят). С 07.05.1944 г. числился в составе ЧФ как «МО–28». Согласно архивным материалам ЦВМА РФ СКА с таким номером не существовало.

643. ПК– 0143, сторожевой катер

Потоплен артиллерией противника 26 декабря 1941 г. в порту Камыш–Бурун.

644. ПК–083, сторожевой катер

Затонул 12 мая 1942 г. в Керченском порту от близких разрывов авиабомб.

645. «Войков», сторожевой корабль

Бывший портовый колесный буксирный пароход (до 2.07.1916 г. — «Тесть», до 15.09.1918 г. «Т–282», до 4.06.1920 г. «Т–382», до марта 1921 г. «Тесть», до июня 1921 г. «Т–1», до 17.03.1922 г. «Тесть», до 7.05.1924 г. «Саки», до июля 1926 г. тральщик № 13).

Построен в 1883 г. Длина 34.8 м., ширина 6.1 м., осадка 2.7 м. ГЭУ котломашинная, 350 л.с. Водоизмещение 173 т. Скорость 7/5 узлов, дальность 520 миль. Вооружение: 2 × 45 мм, 4 × 7.62 мм пулемета.

Прошел капитальный ремонт в 1916 г. Мобилизован 2.07.1916 г., переоборудован в тральщик и вошел в состав ЧФ. Участвовал в 1-й мировой войне. В марте 1918 г. захвачен германскими оккупационными войсками и в ноябре 1918 г. вошел в состав белогвардейского флота. 31.01.1920 г. захвачен в Николаеве частями РККА и передан Главному управлению водного транспорта. 4.06.1920 г. мобилизован и вошел в состав Морских сил Черного моря в качестве тральщика. Участвовал в Гражданской войне. 8.07.1926 г. возвращен Мортрану. Мобилизован 22.07.1941 г., переоборудован в сторожевой корабль–тральщик и 10.08.1941 г. вошел в состав Азовской флотилии. Участвовал в обороне Геничевска и Темрюка.

Погиб 20 августа 1942 г. в Керченском порту в результате налета вражеской авиации.

646. «Скумбрия», сторожевой катер

Участвовал в Керченско–Феодосийской десантной операции (25.12.1941—02.01.1942 гг.). Потоплен артиллерийско–минометным огнем противника 28 декабря 1941 г. в порту Керчь.

647. «Белуга», вспомогательный сторожевой катер

Участвовал в Керченско–Феодосийской десантной операция (25.12.1941 — 02.01.1942 гг.). Подорвался на mine 22 января 1942 г. в Керченском проливе.

648. № 24, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен летом 1933 г., спущен в конце 1933 г., вступил в строй весной 1934 г. и вошел в состав Морских сил Черного моря. С 11.01.1935 г. входил в состав ЧФ. До 1937 г. № 73. Длина 19,0 м, ширина 3,3 м, осадка 1,2 м. Водоизмещение 15 тонн. Двигатели: 2 двигателя ГАМ–34. Мощность 2 × 850 л. с. Движитель: 2 трёхлопастных винта. Вооружение: зенитная артиллерия 2 × 7,62–мм пулемета ДА или 2 × 12,7 мм ДШК, минно–торпедное вооружение — 2 × 533–мм кормовых ТА. Экипаж 6 человек.

Участвовал в Керченско–Феодосийской (25.12.1941–2.01.1942 гг.) десантной операции. Потоплен 28 декабря (по другим данным 29 декабря) 1941 г. минометно–артиллерийским огнем противника при высадке десанта в порту Камыш–Бурун.

650. № 25, торпедный катер

Введен в строй 16.10.1932 г. и, 25.10.1932 г. включен в состав МСБМ. С 02.01.1934 г. — ТК № 21, с 1937 г. — № 25. 14.04.1939 г. разоружен и переведен в класс рейдовых плавсредств. 15.11.1943 г.

Подорвался на mine 15 ноября 1943 г., обеспечивая прикрытие высадки десанта южнее о. Коса Тузла. Погибло 12 членов экипажа.

651. № 35, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен в начале 1941 г., спущен летом 1941 г., вступил в строй

в июле 1941 г. и 5.08.1941 г. вошел в состав ЧФ. С 3.07 по 10.09.1942 г. входил в состав Азовской флотилии ЧФ. До 6.08.1942 г. № 134, до 29.07.1943 г. № 56.

Длина 19,0 м, ширина 3,3 м, осадка 1,2 м. Водоизмещение 15 тонн. Двигатели 2 двигателя ГАМ–34. Мощность 2×850 л. с. Движитель 2 трёхлопастных винта. Вооружение: зенитная артиллерия $2 \times 7,62$ -мм пулемета ДА или $2 \times 12,7$ мм ДШК, минно–торпедное вооружение 2×533 -мм кормовых ТА. Экипаж 6 человек.

Участвовал в Керченско–Феодосийской (25.12.1941–2.01.1942 гг.), Новороссийской (09–16.09.1943 г.) и Керченско–Эльтигенской (31.10–11.12.1943 г.) десантных операциях. Потопил 15.08.1942 г. германскую БДБ «F–138A» у м. Казантип совместно с ТКА № 94, № 124 и № 154.

Подорвался на mine 15 ноября 1943 г. у Эльтигена в точке с координатами $45^{\circ}13'N$ $30^{\circ}39'44''E$. (По другим данным, в точке $45^{\circ}13'N$. $36^{\circ}33'5''E$).

652. № 41, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен в конце 1934 г., спущен летом 1935 г., вступил в строй 1.09.1935 г. и 5.09.1935 г. вошел в состав ЧФ. До 13.11.1940 г. № 91. Длина 19,0 м, ширина 3,3 м, осадка 1,2 м. Водоизмещение 15 тонн. Двигатели 2 двигателя ГАМ–34. Мощность 2×850 л. с. Движитель 2 трёхлопастных винта. Вооружение: зенитная артиллерия $2 \times 7,62$ -мм пулемета ДА или $2 \times 12,7$ мм ДШК, минно–торпедное вооружение 2×533 -мм кормовых ТА. Экипаж 6 человек.

16 декабря 1943 г. был использован в качестве катера с волновым управлением (радиоуправляемого дистанционно) для атаки порта Камыш–Бурун, но погиб в результате аварии в р-не Камыш-Бурунской косы (врезался в отмель и взорван). В некоторых источниках упоминается как «ВУ–41».

493. № 45, торпедный катер

Торпедный катер типа «Г–5» IX серии. Заложен весной 1939 г., спущен на воду летом 1939 г., вступил в строй в конце 1939 г. и 13.02.1940 г. вошел в состав ЧФ. Участвовал в Керченско–Феодосийской (25.12.1941–2.01.1942 гг.), Новороссийской 09. — 16.09.1943 г. и Керченско–Эльтигенской 31.10–11.12.1943 г. десантных операциях.

В ночь на 1 ноября 1943 г. группа катеров вышла из Тамани в район Эльтигена на поиски БДБ противника. В 02 ч. 15 м. 1 ноября 1943 г. торпедный катер ТКА № 45 подорвался на mine в районе Тузлинской промоины. Кормовая часть

катера затонула, носовая — некоторое время возвышалась над водой и обстреливалась артиллерией противника. Экипаж был спасен, другим подошедшим на помощь торпедным катером. Архивные координаты гибели $45^{\circ}45'N$ $36^{\circ}34'E$.

В 1999 г. тольяттинским клубом «Нептун–Про» катер был обнаружен на 67 км южнее данной точки. У катера разрушена кормовая часть. Вся рубка окутана обрывками рыболовных сетей. В десяти метрах от корпуса лежит металлический понтон с двумя воздушными баллонами. По данным А. Шамрая в 1988–89 г. керченский подводный клуб «Поиск» предпринял попытку поднять на поверхность катер. Попытка окончилась неудачей. Все имевшееся на судне вооружение было поднято. Координаты $45^{\circ}13'N$ $36^{\circ}33'E$. Глубина на месте гибели 7 м. Возвышение над грунтом 3 м. Объект находится в 4,7 км к северо–западу м. Тузла. С западной стороны Тузлинской дамбы в районе промоины.

492. № 72, торпедный катер

Торпедный катер типа «Г–5», IX серии. Был заложен весной 1936 г., спущен на воду осенью 1936 г., вступил в строй в конце 1936 г. и в феврале 1937 г. вошел в состав ЧФ. Прошел капитальный ремонт в 1938 г. Водоизмещение: до 17,8 т. Длина: 19,1 м, ширина: 3,3 м, осадка: 1,2 м. Мощность моторов: 2×800 –850 л.с. Скорость: 50 уз. Вооружение: 2 12,7-мм пулемета ДШК, 2 533-мм торпеды. Экипаж: 6–8 человек.

Участвовал в Новороссийской (09–16.09.1943 г.) и Керченско–Эльтигенской (31.10–11.12.1943 г.) десантных операциях. В ночь на 1 ноября 1943 г. группа из шести торпедных катеров вышла из Тамани в район Эльтигена на поиски БДБ противника, а также для прикрытия высадки десанта дымовыми завесами. В 02 ч. 00 м. 1 ноября 1943 г. торпедный катер ТКА № 72 подорвался на mine близ Тузлинской промоины. В течение нескольких минут катер затонул. Погибло 3 чел. (по другим данным — 4 чел.), четверых спас ТКА № 35. Архивные координаты гибели $45^{\circ}13'N$ $36^{\circ}33'5''E$.

В 1999 г. катер был обнаружен тольяттинским клубом «Нептун–Про». Кормовая часть катера сильно повреждена, рядом с рубкой обнаружен пулемет ДШК с турелью. В рубке все сохранилось на момент затопления. Под сиденьем штурмана, в ящике — отлично сохранившийся прибор для наведения торпед, в арсенале автоматы ППШ, гранаты, ящики с патронами. Впоследствии при осмотре дна

вокруг катера были обнаружены две торпеды, лежащие в 8 м. от кормы, а также фрагмент мины на которой вероятно и подорвался катер.

В 2002 г. клубом «Нептун–Про» была предпринята попытка подъема торпедного катера с помощью мягких судоподъемных понтонов, однако, неудачно. Удаленность от берега 2,2 км. Координаты 45°12.311'N 36°34.492'E, это южнее архивных на 1,8 км. Глубина на месте гибели 7 м. Возвышение над грунтом 2,5 м. Объект находится в 2,6 км к северо–западу от м. Тузла в точке с координатами 45°12.367'N 36°34.391'E

653. № 76, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен в 1941 г., спущен на воду в апреле 1943 г., вступил в строй 15.05.1943 г. и 11.06.1943 г. вошел в состав ЧФ. Вооружение: 1 × 82 мм РПУ «М–8–М», 2 × 12.7–мм пулемета «ДШК». Участвовал в Керченско–Эльтигенской (31.10–11.12.1943 гг.) десантной операции.

Потоплен 17 ноября 1943 г., артиллерийским огнем немецкого БДБ в районе Эльтигена, по другой версии погиб от подрыва на mine.

654. № 85, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен в начале 1936 г., спущен летом 1936 г., вступил в строй осенью 1936 г. и в феврале 1937 г. вошел в состав ЧФ. До 13.11.1940 г. №142. Прошел капитальный ремонт в 1938 г. Участвовал в Керченско–Феодосийской (25.12.1941–02.01.1942 гг.) десантной операции.

Потоплен 27 декабря (по другим данным 28 декабря) 1941 г. минометно–артиллерийским огнем противника в порту Камыш–Бурун (р–н Судоремонтного завода).

655. № 96, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен в 1942 г., спущен на воду в апреле 1943 г., вступил в строй 15.05.1943 г. и 11.06.1943 г. вошел в состав ЧФ. Вооружение: 1 × 82 мм РПУ «М–8–М», 2 × 12.7–мм пулемета «ДШК».

Участвовал в Керченско–Эльтигенской (31.10–11.12.1943 г.) десантной операции. Потоплен 7 декабря 1943 г. авиаударом двух Me–109 в Керченском проливе у Эльтигена. В некоторых источниках упоминается под обозначением «АКА–96».

656. № 101, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен в начале 1938 г., спущен на воду летом 1938 г., вступил в строй 20.11.1938 г. и вошел в состав КБФ. 29.05.1940 г. перечислен в ЧФ и в июне 1940 г. доставлен по железной дороге в Севастополь. До 13.11.1940 г. № 42, до 6.08.1942 г. № 40.

Участвовал в Керченско–Эльтигенской (31.10–11.12.1943 г.) десантной операции. Потоплен 4 ноября 1943 г. береговой артиллерией и артиллерийским огнем 6 немецких ТКА у м. Такиль в Керченском проливе.

657. № 103, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен в конце 1939 г., спущен весной 1940 г., вступил в строй в июле 1940 г. и 13.08.1940 г. вошел в состав ЧФ. До 11.08.1941 г. № 165, до 6.08.1942 г. № 162. Длина 19,0 м, ширина 3,3 м, осадка 1,2 м. Водоизмещение 15 тонн. Двигатели 2 двигателя ГАМ–34. Мощность 2 × 850 л. с. Движитель 2 трёхлопастных винта. Вооружение: зенитная артиллерия 2 × 7,62–мм пулемета ДА или 2 × 12,7 мм ДШК, минно–торпедное вооружение — 2 × 533–мм кормовых ТА. Экипаж 6 человек.

Участвовал в Новороссийской (09–16.09.1943 г.) и Керченско–Эльтигенской (31.10–11.12.1943 г.) десантных операциях. Подорвался на mine 5 декабря 1943 г. у Эльтигена.

658. № 105, торпедный катер

Типа «Г–5». Заложен в конце 1935 г., спущен летом 1936 г., вступил в строй осенью 1936 г. и в феврале 1937 г. вошел в состав ЧФ. До 13.11.1940 г. № 62. Участвовал в Керченско–Феодосийской (25.12.1941–02.01.1942 гг.) десантной операции.

27 декабря 1941 г. был выброшен штормом на берег в районе Камыш–Буруна и 29.12.1941 г. уничтожен минометно–артиллерийским огнем противника.

659. № 111, торпедный катер

Заложен в начале 1938 г., спущен летом 1938 г., вступил в строй 20.11.1938 г. и 4.04.1939 г. вошел в состав КБФ. 29.05.1940 г. перечислен в

ЧФ и в июне 1940 г. по железной дороге доставлен в Севастополь. До 13.11.1940 г. № 52, до 6.08.1942 г. № 50.

Подорвался на mine 7 ноября 1943 г. у м. Ахиллеон в Керченском проливе.

660. № 112, торпедный катер

Типа «Г-5». XIII серии. Заложен весной 1936 г., спущен осенью 1936 г., вступил в строй в конце 1936 г. и в феврале 1937 г. вошел в состав ЧФ. Прошел капитальный ремонт в 1938 г.

Потоплен 27 июня (по другим данным 2 июля) 1942 г. в результате авиаудара четырех Ю-88 в районе порта Тамань. Обнаружен в 4,2 км к юго-западу от м. Тузла в точке с координатами 45°11.058'N 36°33.349'E. Глубина 11,0 м.

661. № 114, торпедный катер

Участвовал в Керченско-Эльтигенской (31.10–11.12.1943 г.) десантной операции. 26 ноября 1943 г. был расстрелян двумя Ме-109 и взорвался в 3 милях западнее Кроткова. Погибло 8 человек, включая командира отряда капитан-лейтенанта Г.В. Левищева и командира звена старшего лейтенанта К.А. Тихонова.

662. № 116 «Молодой патриот Трудовых резервов», торпедный катер

Типа «Г-5». Заложен в 1941 г., спущен в апреле 1943 г., вступил в строй 10.05.1943 г. и 31.05.1943 г. вошел в состав Азовской военной флотилии ЧФ. Вооружение: 1 × 82-мм РПУ «М-8-М», 2 × 12,7 мм пулемета «ДШК», 2 53-мм желобковых торпедных аппаратов, 2 торпеды. Участвовал в Керченско-Эльтигенской (31.10–11.12.1943 г.) десантной операции. Погиб 5 ноября 1943 г. (по другим данным 3.11.1943 г.) от близких разрывов авиабомб у косы Чушка. По некоторым сведениям погибли 8 членов экипажа.

663. № 152, торпедный катер

Типа «Г-5». Заложен в конце 1939 г., спущен весной 1940 г., вступил в строй в июле 1940 г. и 18.08.1940 г. вошел в состав ЧФ. До 11.08.1941 г. № 155. Длина 19,0 м, ширина 3,3 м, осадка 1,2 м. Водоизмещение 15 тонн. Двигатели 2 двигателя ГАМ-34. Мощность 2 × 850 л. с. Движитель 2 трёхлопастных винта. Вооружение: зенитная артиллерия 2 × 7,62-мм пулемета ДА или

2 × 12,7 мм ДШК, минно–торпедное вооружение — 2 × 533–мм кормовых ТА. Экипаж 6 человек.

Потоплен 10 июля 1942 г. береговой артиллерией противника в районе Камыш–Буруна.

664. № 155, торпедный катер

Типа «Г–5». Заводской №013. Заложен в конце 1940 г., спущен летом 1941 г., вступил в строй 3.12.1941 г. и вошел в состав ЧФ.

Потоплен 4 июля (по другим данным 8 июля) 1942 г. минометным огнем противника в Керченском проливе у косы Чушка.

665. № 175, торпедный катер

Типа «Г–5». Заводской № 011. Заложен в конце 1940 г., спущен летом 1941 г., вступил в строй 18.10.1941 г. и вошел в состав ЧФ. В мае 1942 г. получил на вооружение экспериментальную 82–мм РПУ (4 направляющих, 8 РС).

Потоплен береговой артиллерией противника 4 июля (по другим данным 8 июля) 1942 г. в Керченском проливе у косы Чушка.

666. «Свобода», канонерская лодка

Бывшая паровая землеотвозная шаланда «Орна» (по другим данным шхуна), построена в 1899 г. Была зарегистрирована в порту Мариуполь №4, принадлежала Управлению Мариупольского торгового порта. Корпус стальной. Водоизмещение 500 т (по другим данным — 600 т., 230 т.), длина 42,6 м, ширина 8,5 м, осадка 2,9 м. Мощность машины 250 л.с., скорость 7 узлов, дальность хода 1000 миль. Вооружение — одно 130–мм и одно 102–мм орудие (по другим данным — еще одно 152–мм орудие), экипаж 42 человека.

В мае 1920 г. захвачена в Ейске частями Красной Армии, 3 июня вступила в строй как Канонерская Лодка Красной Азовской Флотилии. 4 февраля 1921 г. разоружена и возвращена гражданскому флоту. В годы великой Отечественной войны принимала участие в Керченско–Феодосийской десантной операции. Потоплена немецкой авиацией 10 апреля 1942 г. в порту Камыш–Бурун.

474. «Рион», канонерская лодка

Бывшая грунтовозная шаланда Азовтехфлота Спецгидростроя НКВД. Заложена 15.08.1927 г. на верфи Unterweser Siftbau Ges. FG в Веземюнде (Германия). Спущена на воду в ноябре 1927 г., вступила в строй в январе 1928 г. Водоизмещение стандартное 650 т., полное 840 т. Длина наибольшая 51,2 м., (по другим данным 51,4 м) ширина — 9,64 м, осадка максимальная 4,0 м. Силовая установка: две паровые машины ТР общей мощностью 800 л.с. Скорость полного хода — 9 узлов. Экипаж 69 чел. Вооружение на 1941 г.: 2 — 130/55–мм, 2 — 45–мм 21К орудий.

Была мобилизована в июне 1941 г. с переоборудованием в сторожевой корабль и включена в состав Черноморского Флота. 13.08.1941 г. переклассифицирована в канонерскую лодку и переведена в состав Дунайской флотилии. 19.09.1941 г. переведена в состав Азовской флотилии Черноморского Флота (бортовой № 111).

В период с 20 сентября по 6 октября 1941 г. канлодка «Рион» систематически поддерживала огнем части 51–й Отдельной армии в районе Арабатской стрелки и фланг 9–1 армии, оборонявшейся на рубеже оз. Молочное, Мелитополь. Принимала участие в обороне г. Керчь.

14.11.1941 г. при обстреле в районе Камыш–Буруна автоколонны и пехоты противника подверглась авианалету. От прямого попадания авиабомбы получила повреждения в машинном отделении, на КЛ начался пожар. Лодка выбросилась на берег в районе пос. Ильича на восточном побережье Керченского пролива и, находясь на мели, была использована как артиллерийская батарея.

11 мая 1942 г. лодка подверглась очередному бомбовому удару вражеской авиации и была окончательно выведена из строя. Исключена из списков ВМФ 27.08.1942 г.

По некоторым сведениям КЛ «Рион», после войны была поднята АСС ЧФ и отведена в Таганрог. В 1947 г. восстановлена на Таганрогском судоремонтном заводе с заменой машины на два дизеля и находилась в эксплуатации около 20 лет.

По данным историка–исследователя А.В. Ёлкина, корпус канонерской лодки «Рион», лежит на отмели при входе в Керченский пролив, частично выступая из воды. Координаты 45°26.472'N 36°46.979'E. Глубина около 3 м.

667. ЗК–053, заправочный катер

Пропал со всей командой (12 человек, в т.ч. командир 3–го ДСКА капитан–лейтенант Г.Д. Пупков и исполняющий обязанности должность командира катера мичман И.Н. Капитан) в ночь на 4 ноября 1943 г. у Эльтигена. Вероятно, подорвался на mine.

668. ГК–057, глиссерный катер

Пропал (видимо подорвался на mine) в ночь на 8 ноября 1943 г. у Эльтигена. Пропали без вести 17 человек, в т.ч. командир катера старший лейтенант В.С. Чаленко.

669. МШ–23, морская шаланда

Подорвалась на mine при переходе в Тамань у м. Панагия в точке с координатами 45°07'9"N 36°35'9"E. Погибло 3 человека.

670. МШ–26, морская шаланда

Подорвалась на mine при переходе Анапа — Тамань у м. Панагия в точке с координатами 45°07'8"N 36°36'4"E. Погибло 2 человека.

671. ДБ–1, десантный бот

Десантные мотоботы типа ДБ проект 165 были спроектированы в Горьковском ЦКБ и строились на заводе № 343 в Гороховце и на верфи в Дзержинске. Оснащались автомобильными моторами и имели стальные корпуса. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. В варианте десантного катера экипаж 3 чел, 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим), 60 человек десанта.

Потоплен береговой артиллерией противника 12 ноября 1943 г. у пирса Кротково.

672. ДБ–2, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Заводской номер 316 (?). Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 01 ноября 1943 г. выброшен на берег



и разбит артиллерийским огнем противника у Эльтигена (или поврежден артиллерией и выброшен на берег).

673. ДБ–3, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Заводской номер 303 (?). Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 01 ноября 1943 г. выброшен на берег и разбит артиллерийским огнем противника у Эльтигена (или поврежден артиллерией и выброшен на берег).

674. ДБ–4, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Заводской номер 317. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., десант — 60 чел. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Выброшен на берег и разбит артиллерией противника (или поврежден артиллерией и выброшен на берег) 2 ноября 1943 г. у Эльтигена.

675. ДБ–6, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76 — 174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., десант — 60 чел. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Потоплен 8 ноября 1943 г. близ Керчи.

676. ДБ–7, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Заводской № 307. Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 8 ноября 1943 г. выброшен на берег и разбит артиллерийским огнем противника у Эльтигена (или поврежден артиллерией и выброшен на берег).

677. ДБ–8, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Заводской номер 308. Участвовал в Керченско–Эль-

тигенской десантной операции. В ночь на 01 ноября 1943 г. выброшен на берег и разбит артиллерийским огнем противника у Эльтигена (или поврежден артиллерией и выброшен на берег).

678. ДБ–9, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Заводской номер 321. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., десант — 60 чел. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Затонул в шторм 7 ноября 1943 г. у Эльтигена (по другим данным выброшен на берег у м. Панагия и разбит артиллерией 01.11.1943 г. (или выброшен на берег у Тобечикского озера и разбит артиллерией).

679. ДБ–9а, десантный бот

Заводской номер 309 (?). Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 01 ноября 1943 г. выброшен на берег и разбит артиллерийским огнем противника у Эльтигена (или поврежден артиллерией и выброшен на берег).

680. ДБ–10, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., шири–на — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., десант — 60 чел. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Затонул в шторм 1 ноября 1943 г. у Эльтигена.

681. ДБ–10а, десантный бот

Заводской номер 310 (?). Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 01 ноября 1943 г. выброшен на берег и разбит артиллерийским огнем противника у Эльтигена (или поврежден артиллерией и выброшен на берег).



682. ДБ–11, десантный бот

Заводской номер 312. Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. По одной информации, бот 1 ноября 1943 г., при подходе к месту высадки в 1,5 км от берега около 2 часов ночи был протаранен малым катером (предположительно, КМ–4503) и затонул со всеми десантниками, моторист выплыл и попал в плен. По другой — подорвался на mine у Эльтигена или у Комсомольска (что маловероятно). В некоторых документах ДБ–11 числится выброшенным на берег.

683. ДБ–14, десантный бот

Заводской номер 315. Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 2 ноября 1943 г. выброшен на берег и разбит артиллерийским огнем противника у Эльтигена (или поврежден артиллерией и выброшен на берег).

684. ДБ–15, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Заводской номер 318. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., десант — 60 чел. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 01 ноября 1943 г. выброшен на берег и разбит артиллерийским огнем противника у Эльтигена (или поврежден артиллерией и выброшен на берег).

685. ДБ–17, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Заводской номер 326. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., десант — 60 чел. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Потоплен береговой артиллерией противника 1 ноября 1943 г. у Эльтигена (по другим данным у таманского берега).

686. ДБ–19, десантный бот

Заводской номер 328. Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 01 ноября 1943 г. выброшен на берег и разбит артиллерийским огнем противника у Эльтигена (или поврежден артиллерией и выброшен на берег).

687. «ДБ– 21», десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., десант — 60 чел. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Затонул в шторм 28 марта 1944 г. в северной части Керченского пролива, в районе Кордона Ильича.

688. ДБ–23, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Заводской № 333. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., десант — 60 чел. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Потоплен огнем береговой артиллерии противника 10 октября 1943 г. (по другим данным — 7 октября) в районе косы Тузла.

По другим данным в ночь на 3 ноября 1943 г. выброшен на берег и разбит артиллерией (или поврежден артиллерией и выброшен на берег) у Эльтигена.

689. ДБ–25, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Заводской номер 335. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., десант — 60 чел. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 2 ноября 1943 г. выброшен на берег и разбит артиллерийским огнем противника у Эльтигена (или поврежден артиллерией и выброшен на берег).



690. ДБ–26, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., шири–на — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., десант — 60 чел. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Потоплен береговой артиллерией противника 6 ноября 1943 г. в районе косы Тузла.

691. ДБ–27, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Заводской номер 337. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., десант — 60 чел. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 2 ноября 1943 г. выброшен на берег и разбит артиллерийским огнем противника у Эльтигена (или поврежден артиллерией и выброшен на берег).

692. ДБ–29, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Заводской номер 339. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., десант — 60 чел. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 2 ноября 1943 г. выброшен на берег и разбит артиллерийским огнем противника у Эльтигена (или поврежден артиллерией и выброшен на берег).

693. ДБ–30, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Заводской номер 359. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Дли–на — 14,6 м., ширина — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., десант — 60 чел. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. Потоплен береговой артиллерией 1 ноября 1943 г. у Эльтигена (выброшен на берег и разбит).

869. ДБ № 32, десантный мотобот

Десантный мотобот типа «ДБ» (проект 165). Водоизмещение: стандартное — 10,8 т, полное — 19 т. Длина: 14,6 м., ширина 3,57 м., осадка 0,9 м. Мощность двигателей: 115 л.с. Скорость: 14 км/ч.

Десантные мотоботы, построенные в 1942–1943 гг. могли перевозить и высаживать на берег до 60 десантников с личным оружием. Имели мореходность 4–5 баллов и могли удаляться от берега на расстояние до 20 миль.

15 октября (по другим данным 10 октября) 1943 г. бот № 32 при подходе к косе Тузла был потоплен прямым попаданием артиллерийского снаряда.

Обнаружен в 2000 г. при проведении авиаразведки клубом «Нептун–Про». По рассказам ветерана войны А. Колесникова, служившего в это время на торпедном катере, возвращаясь рано утром с задания по уничтожению вражеских БДБ, они увидели торчащую из воды носовую часть мотобота и державшихся на ней людей. Экипаж торпедного катера № 75 спас 6 человек.

Во время водолазного обследования мотобота были обнаружены: 45–мм орудие («сорокопятка»), пулемет «Максим», противотанковое ружье, большое количество легкого стрелкового оружия и боеприпасов к ним. Согласно данным гидрографии, этот объект числится «подводной скалой». В некоторых публикациях именуется «МТБ № 32». Объект находится в 2,0 км к северо–западу от м. Тузла в точке с координатами 45°12.385'N 36°34.209'E. Глубина 6,8 м. Возвышение над грунтом 1,5 м.

694. ДБ–33, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., десант — 60 чел. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Потоплен огнем береговой артиллерии противника 6 октября 1943 г. в районе косы Тузла.



695. ДБ–35, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., десант — 60 чел. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Затонул во время шторма 18 ноября 1943 г. у Эльтигена.

696. ДБ–35, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., десант — 60 чел. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Подорвался на mine 18 апреля 1944 г. около Керчи.

697. ДБ–36, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., десант — 60 чел. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Потоплен огнем береговой артиллерии противника 12 ноября 1943 г. в районе косы Чушка.

698. ДБ–39, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., десант — 60 чел. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Потоплен огнем береговой артиллерии противника 1 декабря 1943 г. в районе косы Чушка.

699. ДБ– 40, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., десант — 60 чел. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Потоплен огнем береговой артиллерии противника 1 ноября 1943 г. в северной части Керченского пролива в районе Кордона Ильича.

700. ДБ–46, десантный бот

Типа ДБ, проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., осадка — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., десант — 60 чел. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Потоплен огнем береговой артиллерии противника 7 ноября 1943 г. у косы Чушка.

702. ДБ–503, десантный бот

Упоминается так же как ДБ–501. Подорвался на mine (по другим данным, потоплен прямым попаданием снаряда) 10 декабря 1943 г. в Керчи у причала Бочарного завода. Команда спасена.

703. «ДМБ–07», десантный бот

Затонул в шторм 8 ноября 1943 г. у Эльтигена

704. «ДМБ–14», десантный бот

Потоплен береговой артиллерией противника 1 ноября 1944 г. у Эльтигена.

705. «ДМБ–08», десантный бот

Потоплен огнем береговой артиллерии 1 ноября 1943 г. у Эльтигена.

706. «ДМБ–11», десантный бот

Подорвался на mine (по другим данным погиб в шторм) 1 ноября 1943 г. у косы Тузла.



870. Десантный мотобот

Мотобот проект 165. Другие данные отсутствуют. Согласно сведениям керченских водолазов, координаты гибели — 45°17'N 36°33'E. Глубина 3 м. Возвышение над грунтом 2,5 метра.

707. № 7, десантный бот (болиндер)

Потоплен авиацией противника 29 декабря 1941 г. во время проведения Керченско–Феодосийской десантной операции (26.11.1941–20.05.1942 гг.) в порту Керчь.

708. № 439, десантный бот (болиндер)

Потоплен авиацией противника 29 декабря 1941 г. во время проведения Керченско–Феодосийской десантной операции (26.11.1941–20.05.1942 гг.) в порту Керчь.

709. Неидентифицированный десантный мотобот

По данным представленным Управлением государственной охраны объектов культурного наследия Краснодарского края объект находится в 2,4 км к юго-западу от оконечности Тузлинской дамбы.

710. № 1, мотобаркас

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. Погиб во время налета авиации 2 ноября 1943 г. у Тамани.

711. № 2, мотобаркас

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. Выброшен на берег в ночь на 3 ноября 1943 г. у Эльтигена.

712. № 7, мотобаркас

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. Выброшен на берег в ночь на 1 ноября 1943 г. у Тобечикского озера.

713. № 30, мотобаркас

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 1 ноября 1943 г. выброшен на берег и разбит артиллерией противника (или поврежден артиллерией и выброшен на берег) у Эльтигена.

714. № 35, мотобаркас

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. 17 ноября 1943 г. пропал, на плацдарме южнее Эльтигена (не разгружался). По немецким данным, в 18.27 мин. он был потоплен «F-333». Экипаж высадился на берег и принял бой, в результате которого все погибли. Корпус катера, видимо, был добит артиллерией противника.

715. № 36, мотобаркас

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 1 ноября 1943 г. выброшен на берег и разбит артиллерией противника (или поврежден артиллерией и выброшен на берег) у Эльтигена.

716. № 39, мотобаркас

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 1 ноября 1943 г. выброшен на берег и разбит артиллерией противника (или поврежден артиллерией и выброшен на берег) у Эльтигена.

717. № 44, мотобаркас

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 1 ноября 1943 г. выброшен на берег и разбит артиллерией противника (или поврежден артиллерией и выброшен на берег) у Эльтигена.

718. № 50, мотобаркас

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. Выброшен на берег в ночь на 3 ноября 1943 г. у Эльтигена.

719. № 56, мотобаркас

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на

1 ноября 1943 г. выброшен на берег и разбит артиллерией противника (или поврежден артиллерией и выброшен на берег) у Эльтигена.

871. Не идентифицированное судно.

Возможно плашкоут или мотобот. Над грунтом возвышается фрагмент борта и двигатель. Представителями Керченского МЧС на месте гибели судна поднято большое количество боеприпаса и стрелкового оружия. По всей вероятности судно погибло во время Эльтигенского десанта в 1943 г. Координаты 45°13.871'N 36°24.986'E. Глубина 3–4 м.

720. ДДБ–1, несамоходный плашкоут

Деревянный десантный бот. Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 8 ноября 1943 г. при высадке десанта выброшен накатом на берег у Эльтигена.

721. № 3, паром

Дюралевый, спаренный. Использовался в Керченско–Эльтигенской десантной операции. В ночь на 5 декабря 1943 г. потоплен у Эльтигена в бою с БДБ противника в 200 м. от берега.

722. № 7, паром

Дюралевый, спаренный. Использовался в Керченско–Эльтигенской десантной операции. 4 декабря 1943 г. затонул на рейде у Кротково перед выходом к Эльтигену из-за течи.

723. Н2П, паром

Затонул в шторм 5 ноября 1943 г. на участке Кордон — Глейки.

724. Н2П, паром

Подорвался на mine 8 ноября 1943 г. на линии Кордон — Глейки.

725. № 6, бочечный паром

8–тонный бочечный паром. Построен 37–м омпмб, обслуживался 97–м

омпмб. В ночь на 11 ноября 1943 г. во время шторма унесен в море и разбит в районе Кордона Ильича.

726. № 1, паром

16-тонный паром десанта морской пехоты. Собран 54-м омпмб. 12 ноября 1943 г. груженный пришел в Жуковку, разбился и затонул. Грузы и люди спасены.

727. № 2, паром

16-тонный паром десанта морской пехоты. Собран 54-м омпмб. 12 ноября 1943 г. затонул не доходя Глейки. Грузы (?) и люди спасены.

495. Понтон

Днем 4 ноября 1943 г. понтон буксировал из Тамани, через Тузлинскую промоину, катер-тральщик № 0211. Еще 2 катера буксировали пустые понтоны (должны были загрузиться в Кроткове). На этот понтон еще в Тамани была загружена 76-мм пушка и боеприпасы. В районе мыса Тузла, понтон подорвался на донной мине LMB немецкого заграждения К-11 (выставлено 28.9.43 г., всего 10 мин LMB). На этом заграждении погибли в разные дни еще минимум 3 катера, в т.ч. и сам КАТЩ-0211 (8.11.43).

При проведении экспедиции «Тамань-2000» тольяттинским клубом «Нептун-Про», в 1,4 км к северо-западу от м. Тузла, на глубине 6,4 м была найдена сначала полковая 76-мм пушка «ЗИС-3», а впоследствии и сам понтон. При осмотре аквалангистами места затопления понтона со дна был поднят автомат ППШ, рядом лежали ящики с 76-мм снарядами и противотанковые мины. Орудие «ЗИС-3» с помощью надувных понтонов было поднято, и установлено в краеведческом музее г. Анапа. Координаты 45°12.328'N 36°34.590'E. Глубина 6,5 м. Возвышение над грунтом 0,5 м.

728. «Фрунзе», землечерпалка

Водоизмещение 800 тонн. Погибла 15 августа 1942 г. в результате обстрела пехотной артиллерией в одном километре от м. Пекла. Обнаружена экспедицией «Неизвестный Азов — 2011».

По свидетельству аквалангистов землечерпалка представляет собой большое нагромождение остатков металлического корпуса, шестеренок, тросов и других механизмов.

1044. «Виллис», автомашина

К северу от Тобечикской дамбы в 1979 г. керченскими аквалангистами найден хорошо сохранившийся военный джип «Виллис». Во время обнаружения он стоял на дне на колёсах у основания небольшой каменной гряды, носовой частью к югу. Его кузов был загружен ящиками с 45 мм артиллерийскими снарядами. На самом автомобиле сохранились двигатель, два сидения, руль и ветровая рамка с остатками разбитого стекла. Вокруг объекта лежали металлические бочки, тросы и якорь из рельса небольшой толщины, возможно принадлежащие понтону.

В 1981 г. автомобиль пытался поднять керченский коллекционер морских раритетов В.М. Мульман. Попытка окончилась неудачей, проржавевшая рама джипа переломилась на две части. Двигатель и кузов сложились под углом друг к другу. Координаты 45°10'54"N 36°24'48"E

729. Два танка

Найдены в 1977 г. подводной поисковой экспедицией Керченского историко-археологического музея им. А.С. Пушкина в районе поселка Жуковка, на глубине 4–5 м. Расстояние от берега до одного из них — 350–400 м, до другого — 50–60 м. По словам подводников находки, периодически то замываются песком, то открываются.

1043. Bell P-39 «Airacobra», самолет

Принадлежность СССР. Полетная масса: 3558 кг. Мощность двигателя: 1150 л.с. Максимальная скорость: 585 км/ч. Вооружение: 1 37-мм пушка, 2 12,7-мм пулемета, 2 7,62-мм пулемета, бомбовая нагрузка 227 кг.

По информации подводного археолога А. Шамрая, весной 1988 г. во время ловли раковин между селом Героевское, и дамбой Тобечикского озера, одна из донных драг керченского «рапанщика» В.Н. Хижняка зацепилась за неизвестное препятствие. В результате длительных манёвров двумя двигателями катера, драга была освобождена вместе с передним шасси неизвестного

самолёта. Надпись на латунной табличке гидравлического цилиндра шасси свидетельствует о его принадлежности американскому истребителю «Аэрокобра». Приблизительные координаты зацепа донной драги $45^{\circ}12'19''\text{N}$ $36^{\circ}24'36''\text{E}$. Глубина около 5 м.

1047. Ил–2, самолет

Найден в конце 1970–х гг. в Тобечикском озере в точке с координатами $45^{\circ}10'34''\text{N}$ $36^{\circ}24'2''\text{E}$. Полетная масса: 6160 кг. Мощность двигателя: 1750 л.с. Максимальная скорость: 414 км/ч. Вооружение: 2 23–мм пушки, 1 12,7–мм пулемет, 2 7,62–мм пулемета, 8 реактивных снарядов, бомбовая нагрузка 600 кг.

В 1981 г. была предпринята попытка подъема самолета, закончившаяся неудачей. Удалось поднять лишь его двигатель, отколовшийся от корпуса еще при падении штурмовика в воду, части корпуса и отдельные предметы, в том числе револьвер системы «Наган», принадлежавший летчику. В 1982 г. местные любители военной техники вырубili из правого крыла самолета пулемет ШКАС, Второй пулемет был снят позже и передан в музей Военно–патриотического клуба «Эль-тиген» ПТУ–11 г. Керчи. Координаты $45^{\circ}10.602'\text{N}$ $36^{\circ}24.174'\text{E}$.

1049. Не идентифицированный самолет

По описанию — штурмовик Ил–2. Был обнаружен краснодарским археологом А.В. Кондрашевым совместно с воронежскими аквалангистами в середине 1990–х гг. Самолет лежал на ровном грунте, корпус в хорошем состоянии. Последующие попытки найти объект, предпринимавшиеся Клубом «Нептун–Про» оказались безуспешными. Вероятные координаты для поиска $45^{\circ}11'\text{N}$ $36^{\circ}34'\text{E}$. Глубина около 9 м. По данным Управления государственной охраны объектов культурного наследия Краснодарского края объект находится в 1,6 км к юго–западу от м. Тузла. Глубина 11.0 м.

1041. Не идентифицированный самолет

Тип не определен. Обнаружен в 2001 г. тольяттинским клубом «Нептун–Про». Корпус разрушен, сохранились только отдельные части: куски алюминия, провода, шланги и пр. Двигатель обнаружить не удалось. Координаты $45^{\circ}12.915'\text{N}$ $36^{\circ}32.114'\text{E}$. Глубина 8 м.



1037. Не идентифицированный самолет

Тип не определен. Сохранился двигатель с винтом от самолета. Форма двигателя звездообразная. Обнаружен аквалангистом московского клуба «Десса». Координаты 45°13.243'N 36°43.255'E. Глубина 4 м.

1046. Ил — 2, самолет

К югу от села Героевское (Эльтиген) в точке с в 1982 г. аквалангистами БПАО С. Брынцевым и В. Пермяковым (г. Волгоград) найдены остатки самолёта-штурмовика Ил-2.

Корпус самолёта в результате удара о воду, а затем дно пролива, сильно повреждён. Его крылья — это сплошная груда исковерканного металла. Несколько лучше сохранилась бронированная часть фюзеляжа и кабины, но двигатель находится в 60 м к северу от места падения самолёта. При стоянке самолета, судна обеспечения аквалангистов, его якорь зацепился за шасси самолёта, а при осмотре самого объекта в его кабине обнаружены радиостанция, обрывки лент с патронами к крупнокалиберному пулемёту и бутылка 0,75 л из прозрачного стекла со штампом на доньшке «Коминтерн».

Осенью того же года А. Шамраем и Ю. Подушко из-под обломков самолёта было извлечено его вооружение — два пулемёта ШКАС и две автоматические пушки 27 калибра. После реставрации оружие передано в музей школы № 19 г. Керчи. Координаты 45°12.480'N 36°24.300'E. Глубина 4 м.

1045. Ил-2, самолет

Номер самолета неизвестен. Объект лежит вниз кабиной. На дне видны стойка шасси, фрагмент крыла, и двигатель без винта. Координаты 45°13.555'N 36°24.729'E. Глубина около 3 м.

1039. Ил-2, самолет

Номер и дата гибели самолета неизвестны. Обнаружен анапскими аквалангистами. По их описанию на грунте находится практически целая плоскость, кабина и пулеметные ленты. Координаты 45°12.305'N 36°34.475'E. Глубина около 6 м.

**1036. «Сигнал», катер**

По данным керченских водолазов, координаты нахождения на грунте $45^{\circ}18.394'N$ $36^{\circ}33.029'E$. Глубина 4,4 м. Возвышение над грунтом 2 м.

730. Не идентифицированное судно

Название и причины гибели неизвестны. Найдено у м. Тузла, в местечке под названием «Гадючий Кут» у остатков деревянного причала. Этот небольшой причал на деревянных сваях активно использовался советскими моряками в морских операциях в годы Великой Отечественной войны. Груз судна, по всей видимости, состоял из строительных материалов.

1048. Не идентифицированное судно

Вероятно катер. Обнаружен в 1980–х гг. местными детьми. Катер имеет длину около 15 метров. По поднятым боеприпасам и стрелковому оружию, идентифицирован как советский. Вероятно, погиб при высадке Эльтигенского десанта. Координаты $45^{\circ}08.466'N$ $36^{\circ}25.300'E$. Глубина около 4 м. Возвышение над грунтом 2,8 м.

1040. Не идентифицированное судно

При проведении экспедиции летом 2007 г. клубом «Нептун–Про» г. Тольятти совместно с водолазной фирмой «Петр» г. Воронеж с помощью гидролокатора был обнаружен объект. Он представляет собой дизельный двигатель малого плавсредства. По всей видимости корпус судна был деревянный и полностью разрушен временем. Вероятно останки принадлежат рыбацкому мотоботу, погибшему в годы Великой Отечественной войны. Координаты $45^{\circ}12.749'N$ $36^{\circ}34.315'E$. Глубина около 6 м.

475. «Дунай–1», баржа

Баржа «Дунай–1» 20 декабря 1943 г. буксировалась двумя катерами–тральщиками, из п. Опасный, в п. Кордон Ильича (Граница Ильича). Вследствие уклонения в сторону от установленного фарватера баржа в 20 ч. 00 м. подорвалась на mine и затонула на траверсе м. Фонарь (Азовское море). По данным источников, точка

гибели 45°22'5''N 36°41'4''E. Согласно данным Гидрографической службы КЧФ, на грунте, на расстоянии 1 км от архивных координат обнаружен объект по размерам соответствующей барже. Фактические координаты 45°22.733'N 36°40.660'E. Глубина 7,3 м. Возвышение над грунтом 2,3 м.

731. «Ока», речная баржа

Потоплена артиллерийско–минометным огнем противника 28 декабря 1941 г (Керченско–Феодосийская десантная операция 26.11.1941–20.05.1942 гг.) в порту Керчь.

732. «№ 17», баржа сухогрузная

Водоизмещение 600 т. Принимала участие в Керченско–Феодосийской десантной операции (25.12.1941–02.01.1942 г.). Затонула 22 марта 1942 г. в Керченском порту в результате авианалета.

476. «№ 23», баржа

Потоплена 27 декабря 1943 г. авиацией противника в районе бухты Опасная (мыс Еникале). По данным гидрографии, в районе пгт Опасное на грунте обнаружен объект. По внешнему виду напоминающий баржу. Координаты 45°21.616'N 36°37.434'E. Глубина около 4 м.

733. «№ 46», баржа

Водоизмещение 287 т. Принимала участие в Керченско–Феодосийской десантной операции (25.12.1941–02.01.1942 г.). Затонула 9 апреля 1942 г. в Керченском порту от полученных во время авианалета повреждений.

872. «№ 59», баржа

Водоизмещение 500 т. По одним данным баржа № 59, по другим «Болиндер № 59». Свидетели утверждают, что название у судна было «Таганрог». Согласно данным архива 27 декабря 1941 г. на переходе из Темрюка — к месту высадки десанта бухта Булганак, баржа № 59 затонула от попадания авиабомбы. Погибло около 400 чел. По рассказам очевидца баржа стояла около берега и принимала на борт раненых для переправы в Темрюк. Днем она была атакована 3–я штурмовика-

ми «Ю–87». В результате попадания баржа затонула. Через несколько дней, местными жителями, с баржи крюками были подняты тела многих бойцов и захоронены в нескольких местах на берегу, рядом с местом катастрофы. Глубина около 3–х м.

526. «№ 310», баржа

Была выброшена штормом на берег 6 ноября 1941 г. при переходе в Новороссийск. По данным гидрографии, в районе мыса Железный Рог на грунте находится объект. Координаты 45°06.635'N 36°45.233'E. Глубина около 3 м. Можно предположить, что данный объект является останками баржи № 310.

1031. Не идентифицированное судно

Две лежащие на грунте пришвартованные друг к другу баржи. Одна из них похожа на самоходный плашкоут для перевозки военной техники. Другая, на мотобот проекта 165. Во время войны, по описаниям ветеранов, использовались как импровизированный причал для погрузки на другие суда вооружения и личного состава (назывался «порт Кротково»). При обследовании клубом «Аква–Глобус» г. Анапы на мотоботе было обнаружено 37–мм зенитное орудие (впоследствии поднято), а также несколько ящиков с крупными минометными минами. Координаты 45°10.811'N 36°36.813'E. Глубина 3 м. Возвышение над грунтом 1,2 м. Удаление от берега 150 м.

1033. Не идентифицированное судно

Две баржи, очевидно погибшие в Великую Отечественную войну. На борту находится некоторое количество боеприпасов для стрелкового оружия. Координаты 45°22.597'N 36°38.140'E. Глубина около 2 м.

511. Не идентифицированное судно

Несамоходная баржа. Номер неизвестен. Была обнаружена в 1982 г. аквалангистами Боспорского подводно–археологического отряда под руководством А. Шамрая к югу от села Героевское (Эльтиген). Перевернутый вверх дном корпус судна, сильно поросший мидией, залегает в илистом грунте на глубине около 5 — 6 м и возвышается над дном на 2–2,5 м. С южной стороны в его борту имеется пробоина около 1 м в диаметре. Рулевое устройство и винт на судне отсутству-



ют, поэтому можно предположить, что данный объект — одна из множества несамоходных десантных барж, затонувших при высадке Эльтигенского десанта в 1943 г. Груз баржи не исследован. Координаты $45^{\circ}12'50''N$ $36^{\circ}24'44''E$.

734. «Угольная № 8», несамоходная шаланда

Принадлежала Азовтехфлоту Наркомстроя СССР. Потоплена авиацией противника 13 августа 1942 г. во время выхода из Керченского пролива.

482. «Герой Труда», парусно–моторная шхуна

В составе Черноморского флота с 22.06.1941 по 14.11.1943 г. Остальные данные отсутствуют. По данным керченских водолазов, координаты ее гибели $45^{\circ}18'N$ $36^{\circ}33'E$. Глубина 4,4 м. Возвышение над грунтом 2 м.

735. «М–21», парусно–моторная шхуна

Подорвалась на mine во время эвакуации подразделений РККА 15 мая 1942 г. в Керченском проливе в районе косы Чушка.

507. «Кубанец», парусно–моторная шхуна

В составе Черноморского флота с 22.06.1941 г.

17 апреля 1942 г. шхуна «Кубанец» возвращалась из дозора и в 12 ч. 40 м. подорвалась на mine в Керченском проливе. Погибло 5 членов экипажа. Архивные координаты гибели $45^{\circ}14'7''N$ $36^{\circ}29'E$. Согласно данным гидрографии, на расстоянии 790 метров от этой точки на грунте находится затопленный объект. Возможно, он и является шхуной «Кубанец». Координаты объекта $45^{\circ}14.400'N$ $36^{\circ}29.451'E$. Глубина 7 м. Возвышение над грунтом 1,7 м.

478. «Коммунар», парусно–моторное шхуна

Принадлежала Черноморскому государственному морскому пароходству.

12 апреля 1942 г. парусно–моторное судно «Коммунар» (капитан Г.С. Щербина) следовало из Новороссийска в Керчь с военным грузом. Согласно официальным данным, в 10 ч. 12 м. у входа в Керченскую бухту, в 2 кабельтовых к югу от мыса Змеиный в точке $45^{\circ}12'6''N$ $36^{\circ}32'7''E$ «Коммунар» подорвался на mine и затонул. Погибло 2 человека.

Согласно сведениям гидролокации, на расстоянии 3 кабельтовых западнее, на небольшой глубине, рядом с берегом обнаружены останки нескольких небольших судов. Возможно, в этом месте покоятся останки парусно–моторной шхуны «Коммунар». Координаты 45°20.834'N 36°32.185'E. Глубина около 2–х м.

736. «Березань», грузовое парусно–моторное судно

Капитан — Я.И. Сорока. Погибло от близкого разрыва двух авиабомб 12 мая 1942 г. в районе Керчи.

873. «№ 26», шхуна

Подорвалась на mine 22 ноября 1942 г. во время следования из Анапы в Тамань. Согласно сведениям источников координаты гибели судна 45°07'8" N 36°36'8"E. На небольшом расстоянии от данных координат на грунте обнаружено судно, по размерам схожее со шхуной № 26. Координаты 45°07.937'N 36°35.721'E. Глубина 14 м. Возвышение над грунтом 6 м.

738. «Валерия», шхуна

Принимала участие в Керченско–Феодосийской десантной операции (25.12.1941–02.01.1942 г.). Затонула 11 мая 1942 г. в Керченском порту в результате прямого попадания авиабомбы.

739. «Анакрива», шаланда паровая

Водоизмещение 422 т. Принимала участие в Керченско–Феодосийской десантной операции (25.12.1941–02.01.1942 г.). 11 мая 1942 г. выполняя задачи по транспортировке раненых была потоплена бомбардировочной авиацией противника во время перехода из порта Керчь в порт Тамань (повреждение корпуса от близких разрывов бомб).

506. № 56, сейнер

Упоминается также как моторный катер, бот, буксир. 8 ноября (по другим данным 6 ноября) 1943 г. при высадке войск на территорию Крыма, получил крупные повреждения от артиллерии противника и затонул. Согласно архивным дан-

ным в точке 45°23'6"N 36°43'6"E. В то же время, по сведениям гидрографической службы в данном районе объекта не выявлено.

741. № 266, сейнер

Потоплен артогнем противника после высадки десанта 3 ноября 1943 г. у Глейки. В документах его иногда путают с сейнером № 267.

742. № 267, сейнер

Входил в состав Азовской военной флотилии. 1 ноября 1943 г. ошибочно уничтожен артогнем 4-й батареи 103-го иптап у южной части косы Чушка.

743. № 2224 «Бессемеровец», сейнер

Потоплен артиллерией противника (по другим данным прямым попаданием бомбы) 25 ноября 1943 г. в районе м. Еникале (у Опасной), во время высадки десанта.

498. «Железняк», сейнер

Бывшее парусно-моторное судно (сейнер) портофлота. Входило в состав Черноморского государственного морского пароходства. В составе ЧФ с 19.07.1941 г. (иногда приводятся названия «Железняков» и «Партизан Железняк»).

13 апреля 1942 г. сейнер «Железняк» (капитан П. Г. Алешин) с военными грузами на борту, следовал через Керченский пролив. В 19 ч. 00 м. в 6 милях юго-восточнее порта Камыш-Бурун в точке 45°12'5"N 36°32'8"E (по другим данным — 45°14'N 36°28'E) судно подорвалось на магнитной мине и затонуло. Погибло 5 чел.

Согласно сведениям гидрографии, на расстоянии 800 м., по пеленгу 303° от архивных координат на грунте обнаружен объект, по размерам схожий с сейнером «Железняк». Координаты 45°12'N 36°32'E. Глубина 8,8 м. Возвышение над грунтом 1,4 м.

745. «Труд», сейнер

Потоплен артиллерией противника 14 мая 1942 г. во время выхода из порта Керчь (затонул от полученных повреждений).

748. «Бот бригадный», сейнер

Затонул 14 мая 1942 г. в районе косы Чушка от попадания авиабомбы.

749. «Бот Ким», сейнер

Затонул 14 мая 1942 г. в районе косы Чушка от попадания авиабомбы.

503. «Дельфин», сейнер

18 апреля 1942 г., находясь в противоминном дозоре, подорвался на mine и затонул. Погибло 8 человек. Согласно данным источников, координаты гибели $45^{\circ}14'N$ $36^{\circ}26'7''E$. Недалеко от этого места находится «подводное препятствие». Координаты $45^{\circ}14.044'N$ $36^{\circ}27.340'E$. Глубина 7 м. Возвышение над грунтом 3 м.

750. «Москва–Донбасс», сейнер

Затонул во время шторма 11 ноября 1943 г. на рейде Кордона Ильича.

751. «Дип», сейнер

Потоплен артиллерией противника 14 мая 1942 г. в Керченском проливе примерно в 1.5. км к северо–востоку от о. Коса Тузла

752. «Наримановец», сейнер

Потоплен артиллерией противника 14 мая 1942 г. в Керченском проливе примерно в 1.5. км к северо–востоку от о.Коса Тузла

753. «Стрела», сейнер

Потоплен артиллерией противника 14 мая 1942 г. в Керченском проливе примерно в 1.5. км к северо–востоку от о. Коса Тузла

754. «Туал», сейнер

Потоплен артиллерией противника 14 мая 1942 г. в Керченском проливе примерно в 1.5. км к северо–востоку от о. Коса Тузла

755. «Таймыр», сейнер

Потоплен артиллерией противника 14 мая 1942 г. в Керченском проливе примерно в 1.5. км к северо–востоку от о. Коса Тузла



756. «Бот № 42», сейнер

Потоплен артиллерией противника 14 мая 1942 г. в Керченском проливе примерно в 1,5 км к северо-востоку от о. Коса Тузла

1035. Не идентифицированное судно

Очевидно рыболовный сейнер. Останки полностью замыты в песок. Возможно судно погибло в шторм у южной оконечности косы Чушка. Координаты 45°17.631'N 36°36.638'E. Глубина 1,5 м.

505. Не идентифицированное судно

Очевидно сейнер с деревянным корпусом. На поверхности виден килевой брус. Вероятно, погиб при высадке Эльтигентского десанта. Керченскими работниками МЧС в районе гибели сейнера (близ п. Героевское) обнаружены боеприпасы и стрелковое оружие советского образца. Координаты 45°13.631'N 36°24.677E.

504. Не идентифицированное судно

Очевидно сейнер. Вероятно, погиб при высадке Эльтигентского десанта. Керченскими работниками МЧС в районе гибели сейнера (близ п. Героевское) обнаружены боеприпасы и стрелковое оружие. Координаты 45°13.489'N 36°24.553E.

1051. Не идентифицированное судно

Принадлежность и тип неизвестны. Длина около 12 м. Лежит на мелководье, из песка выступает обвод корпуса высотой 0,5 м. Возможно, объект представляет собой останки десантного плавсредства, погибшего в годы Великой Отечественной войны. Координаты 45°07.013'N 36°26.015'E. Глубина 1 м.

757. Плавающий элеватор

Водоизмещение 600 т. Потоплен артиллерией противника 14 мая 1942 г. в районе косы Тузла.

523. Плавающий док

Плавающий железобетонный док, 6000 т. 9.11.1941 г. Плавдок, имея на борту груз Камыш-Бурунского завода, шел на буксире ледокола «Торос» из Керчи в Ново-

российск с грузом Камыш–Бурунской фабрики. Был атакован авиацией противника. От попадания бомбы затонул. Согласно сведениям источников координаты гибели 45°03'4"N 36°22'2"E.

Останки какой–то части дока, по сей день находятся на отмели, рядом с Кизиульским маяком. При опросе местных жителей было установлено, что кроме генерального груза на нем находились эвакуируемые ценности из промтоварных магазинов (посуда, швейные машинки и т.п.), а также беженцы. На расстоянии 3–4 км от берега буксируемый док был атакован немецкими самолетами. После попадания авиабомбы док разломился на две части. Одна, большая, часть затонула, другую вынесло на отмель.

Во время проведения экспедиции тольяттинским клубом «Нептун–Про» в 1997 г. затопленная часть дока на отмели была обследована. Согласно данным гидрографии, на расстоянии 6 км от дока, лежащего на отмели, есть отметка о наличии на грунте судна. Возможно, оно и является второй частью дока. Координаты обломка дока на отмели 45°03.456'N 36°22.084'E. Глубина 6 м. Возвышение над грунтом 8 м. Координаты неизвестного объекта 45°03.308'N 36°25.910'E. Глубина 13 м.

758. № 11, тендер

Подорвался на mine 12 февраля 1944 г. в северной части Керченского пролива в районе Кордона Ильича.

759. № 14, тендер

Потоплен в ноябре 1943 г. в районе Керчи.

760. № 16, тендер

Затонул в шторм в ночь на 7 ноября 1943 г. у Эльтигена. По другим данным до полуночи поврежден артогнем и выброшен на берег и впоследствии окончательно разбит на берегу немецкой торпедой.

761. № 25, тендер

Подорвался на mine 8 ноября (по другим данным 9 ноября в 4 час. 00 мин.) 1943 г. у м. Фонарь в районе Глейки. Погибли 47 человек, в т.ч. 3 члена команды.



762. № 26, тендер

Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. Затонул в шторм 7 ноября 1943 г. у Эльтигена. По другим данным, при отходе после высадки из–за отказа мотора потерял хо и выброшен накатом на берег.

763. № 29, тендер

Подорвался на mine 9 декабря 1943 г. (по другим данным 4 декабря) в районе Глейки в точке с координатами 45°21'0"N 36°38'6"E. Погибли 4 чел., в т.ч. командир старшина 2–й статьи А.Ф. Сурков.

764. № 31, тендер

Построен в 1942 г. Водоизмещение 39,56 т. Длина 14,4 м, ширина 3,8 м., осадка 1,1 м. Вооружение 12,7 мм пулемет — 1 шт. Экипаж 5 чел.

18.06.1942 г. включен в состав Ладожской военной флотилии. Обеспечивал военные и народнохозяйственные перевозки по Ладожскому озеру. 19.10.1943 г. железной дорогой транспортирован из г. Новая Ладога в г. Ейск. 06.11.1943 г. зачислен в состав ЧФ. Принимал участие в Керченско–Эльтигенской (31.10.–11.12.1943 г.) десантной операции.

Потоплен береговой артиллерией противника 22 января 1944 г. в районе Керчи (у причала завода Войкова) во время подхода в район расположения десанта с пополнением.

765. № 35, тендер

Подорвался на mine 10 декабря 1943 г. в Керчи у причала Бочарного завода. Погибла вся команда — 4 чел.

766. № 36, тендер

Затонул в шторм 7 ноября 1943 г. у Эльтигена. По другим данным, получил повреждения и был потоплен раумботами.

483. № 41, тендер

Подорвался на mine 25 апреля 1944 г. в районе Тамани. Архивные координаты гибели 45°18.00'N 36°32.15'E. Согласно сведениям гидрографии, на расстоя-

нии 1100 м от данных координат на грунте находится объект, который может быть останками тендера № 41. Координаты объекта 45°18.188'N 36°33.040'E. Глубина около 4 м.

767. № 45, тендер

Построен в 1942 г. Длина 14,4 м., ширина 3,8 м. Вооружение 12,7–мм пулемет.

По одним данным потоплен береговой артиллерией противника 23 января 1944 г. в районе Керчи. По другим, тендер «№ 45» с 18.06.1942 г. по 22.08.1945 г. входил в состав ЧБФ (ЛВФ ЧБФ). Возможно, в документах ошибочно указано наименование погибшего тендера — «№ 45». В действительности в указанное время в данном районе пропали тендеры: «№ 14», «№ 25», «№ 65», «№ 103», «№ 16», «№ 26», «№ 36», «№ 66», «№ 76», «№ 29» и «№ 111».

768. № 55, тендер

Затонул в шторм 7 ноября 1943 г. у Эльтигена.

769. № 65, тендер

Затонул в шторм 7 ноября 1943 г. у Эльтигена. По другим данным погиб в бою с раумботами.

770. № 66, тендер

Затонул в шторм 7 ноября 1943 г. у Эльтигена. По другим данным потоплен артогнем противника.

771. № 70, тендер

Затонул в шторм 7 ноября 1943 г. у Эльтигена.

772. № 76, тендер

Потоплен в бою с раумботами в ночь на 7 ноября 1943 г. у Эльтигена. Погибло 4 моряка, в т.ч. командир 6–1 группы тендеров старший лейтенант Л.П. Петунин.



773. № 103, тендер

Упоминается также как тендер № 101. Подорвался на mine 20 ноября 1943 г. в районе Глейки. Погибли 4 члена команды, в т.ч. командир старшина 2 статьи М.С. Игошин, и 11 морских пехотинцев из 369-го обмп.

1082. Не идентифицированное судно

Принадлежность и тип неизвестны. Объект обследован керченскими водолазами. Представляет собой несамоходную баржу с грузом артиллерийских орудий калибром примерно 76 мм. Координаты 45°22.916'N 36°39.252'E. Глубина около 8 м.

1034. Не идентифицированное судно

Предположительно, небольшое самоходное судно, возможно, лоцманский буксир, погибший от удара об остатки каменного укрепления, построенного немцами для установки опор для моста через Керченский пролив. Координаты 45°20.185'N 36°39.054'E. Глубина 3 м.

1080. Не идентифицированное судно

Принадлежность и тип неизвестны. Предположительно, небольшое самоходное судно, возможно буксир. Координаты 45°19.448'N 36°38.468'E. Глубина 3 м.

1081. Не идентифицированное судно

Принадлежность неизвестна. Предположительно, небольшое самоходное судно, возможно, буксир. Координаты 45°17.510'N 36°35.261'E. Глубина 1,8 м.

ИНОСТРАННЫЕ СУДА

484. Не идентифицированное судно

Очевидно быстроходная десантная баржа. Принадлежность Германии. Номер неизвестен. Остов баржи находится у западной оконечности о. Коса Тузла. По информации подводного археолога А. Шамрая объект лежит на мелководье вдоль подводной песчаной банки на глубине от 1 до 2,5 м, носовой частью на восток. Длина баржи около 40 м. В её кормовой части недалеко от поверхности воды находится самая высокая часть остова — это вал рулевого пера. Корпус

судна затянут песком, из грунта выступают его двойные борта шириной около 1 м. Аппарель баржи опущена. При осмотре судна в 1988–1990 гг. наносы песка на его внутренней части отсутствовали, поэтому ее удалось обследовать более детально. Грузовой отсек оказался пустым, в его центральной части лежала исковерканная взрывом груда металла, очевидно, здесь находилось место установки зенитного автомата. Между грузовым отсеком и машинным отделением находится отсек боезапаса, он отделён от последнего, переборками из толстой бронированной стали. На носовой переборке сохранились стеллажи, заполненные 75 мм артиллерийскими снарядами. Со стороны машины на переборке находилось зарядное устройство для двух маленьких кислотных аккумуляторов. На его передней панели сохранилась текстолитовая табличка с предупредительной надписью на немецком языке о порядке включения устройства. В одном из отсеков между двойными бортами баржи найдены запасы электрического кабеля в свинцовом кожухе, а в другом связки гофрированного шланга небольшого диаметра. Координаты 45°17'18"N 36°31'31"E (45°17.261'N 36°31.437'E)

521. Не идентифицированное судно

Обнаружено керченскими сборщиками рапанов на расстоянии 1800 м. от мыса Такиль. Судя по находкам (пряжка от ремня, пистолет «Парабеллум Р-38»), судно входило в состав германских ВМС. Из архивных материалов известно, что 12 сентября 1942 г. советская штурмовая авиация в районе мыса Такиль, уничтожила немецкий армейский штурмбот (тип «42»). Трём членам экипажа удалось спастись. Можно предположить, что найденный катер является армейским штурмботом. Координаты 45°05.797'N 36°28.673'E. Глубина около 13 м., возвышение над грунтом 1,3 м.

774. «F-136A1», быстроходная десантная баржа

Принадлежала Германии. Модификация с усиленными палубой и аппарелью для десантирования 52-т танков.

Подорвалась на mine 14 марта 1943 г. южнее о. Коса Тузла (по другим данным в районе порта Керчь, севернее рыбозасолочной станции). Погибло 12 членов экипажа (по другим данным потоплен во время подводной атаки в районе порта Судак).

477. «F-162A», быстроходная десантная баржа

Погибла 2 января 1943 г. Согласно данным справочника «Потери противника на черноморском ТВД в 1941–1944 гг.» от подрывов на двух минах в Днепровском лимане затонуло БДБ. Координаты гибели 45°20'4"N 36°37'2"E. При обследовании дна пролива в послевоенное время в точке 45°20'N 36°37'E, на глубине 4,5 метра (возвышение над грунтом 1,4 метра) была обнаружена потопленная БДБ противника. Для того чтобы суда, идущие по фарватеру, не наткнулись на останки баржи, над ней установили буй. Расхождение сведений, полученных из источника, и фактически находящегося на грунте судна — 170 м, поэтому с большей уверенностью можно считать, что данная БДБ и есть F-162A. Координаты 45°20.395'N 36°37.066'E. Глубина 4 м. Возвышение над грунтом 2 м.

775. «F-306», быстроходная десантная баржа

5 декабря 1943 г. во время налетов на Камыш–Бурун получила не менее 5 прямых попаданий бомб, взорвалась, выгорела и затонула.

776. «F-306», быстроходная десантная баржа

Во время налетов на Камыш–Бурун получила 2 прямых попадания бомбами (по другим данным, 2 близких разрыва) и 30 ноября 1943 г. затонула.

502. «F-323A», быстроходная десантная баржа

Принадлежала Германии. Длина: 47,04 м., ширина: 6,53 м., Осадка: 1,45 м. Водоизмещение: 200 т, мощность дизелей: 390 л.с. Грузоподъемность: 105 т. Вооружение: 1 75–мм орудие, 2 20–мм автомата. Экипаж — 17 человек.

24 января 1943 г. подорвалась на mine и затонула на траверзе района Эльтиген, в 1,5 км на юго–восток от м. Камыш–Бурун, по данным источников, в точке 45°13'8»N 36°25'9»E. Погибло 14 человек. Согласно данным гидрографии, координаты объекта 45°13.693'N 36°25.948'E, т.е. отличаются от предыдущих лишь на 200 м. Глубина 7,7 м. Возвышение над грунтом 2,1 м.

Приказом Республиканского комитета Автономной Республики Крым по охране культурного наследия от 28.05.2013 г. № 48 объект занесен в государственный реестр недвижимых памятников.

**777. «F-329», быстроходная десантная баржа**

Подорвалась на двух дрейфующих минах 27 ноября 1943 г. у м. Чонгелек (южнее Эльтигена).

499. «F-336A», быстроходная десантная баржа

Принадлежала Германии. Длина: 47,04 м., ширина: 6,53 м., Осадка: 1,45 м. Водоизмещение: 200 т, мощность дизелей: 390 л.с. Грузоподъемность: 105 т. Вооружение: 1 75–мм орудие, 2 20–мм автомата. Экипаж — 17 человек.

19 ноября 1942 г. подорвалась на mine и затонула, по данным источников. В точке 45°14'1"N 36°25'8"E. При обследовании залива керченскими аквалангистами БДБ было обнаружено по координатам 45°13.844'N 36°26.120'E, на расстоянии 600–700 м от точки, указанной источником. По рассказам ветеранов, во время войны верхняя часть затопленной БДБ возвышалась над водой. Небольшая группа советских солдат ночью подошла к ней на шлюпке, разместились в надстройке и в течении двух недель корректировала оттуда огонь артиллерии. Глубина 7,7 м., возвышение над грунтом 2,5 м.

Приказом Республиканского комитета Автономной Республики Крым по охране культурного наследия от 28.05.2013 г. № 48 объект занесен в государственный реестр недвижимых памятников.

778. «F-338A1», быстроходная десантная баржа

Типа «F» («MFP»). Принадлежала Германии. Построена 22.07.1942 г. в г. Варна (Болгария). Водоизмещение 220 т. Длина наибольшая 47,04 м., ширина 6,53 м., осадка 1,45 м. Мощность двигателей (3 дизеля «LKW») 390 л.с. Скорость максимальная 10,5 узлов. Вооружение 75–мм пушка — 1 шт., 20–мм автомат — 1 шт. На отдельных модификациях было по 2 20–мм автомата. Транспорт мог принять на борт 10 мин. Грузоподъемность 105 т (200 чел./3 средних танка или 16 лошадей). Экипаж 17 чел.

Подорвалась на mine 28 октября (по другим данным 29 октября) 1943 г. на траверсе косы Чушка.

779. «F-341A1», быстроходная десантная баржа

Принадлежала Германии. Построена 22.07.1942 г. в г. Варна (Болга-

рия). Водоизмещение 220 т. Длина наибольшая 47,04 м., ширина 6,53 м., осадка 1,45 м. Мощность двигателей (3 дизеля «LKW») 390 л.с. Скорость максимальная 10,5 узлов. Вооружение 75–мм пушка — 1 шт., 20–мм автомат — 1 шт. Экипаж 17 чел. Модификация с усиленными палубой и аппарелью для десантирования 52–т танков.

30 ноября 1943 г. выходя из под атаки советских ВВС села на мель в северо–западной части Косы Тузла, и 5–8 декабря 1943 г. полностью разбита артиллерией береговой батареи Керченского ВМБ ЧФ. Погибло около 20 чел., включая командира группы лейтенанта цур зе Хольцберга.

780. «F–369», быстроходная десантная баржа

28 ноября 1943 г. во время налетов на Камыш–Бурун получила осколочные повреждения, но осталась в строю. 5 декабря 1943 г. при налете советской авиации получила не менее 5 прямых попаданий бомб, взорвалась, выгорела и затонула.

488. «F–371A», быстроходная десантная баржа

Принадлежала Германии. 9 марта 1943 г. подорвалась на mine и затонула по архивным источникам в точке 45°14'4''N 36°36'3''E. Согласно данным гидролокации, координаты объекта 45°14.440'N 36°36.333'E, которые отличаются от ранее полученных на 86 м. Глубина 3,8 м. Возвышение над грунтом 1,8 м.

781. «F–419C», быстроходная десантная баржа

Принадлежала Германии. Построена в апреле 1943 г. на верфи «Bodewes, Martenshoek». Вооружение 1 75–мм пушка, 1 20–мм автомат. На отдельных модификациях было по 2 20–мм автомата. Могла принять на борт 10 мин.

9–11 ноября 1943 г. была ошибочно, в тумане, потоплена артиллерией «F–305B» (по другим данным с «F–304»). Погибли 7 чел. (по другим данным 6 чел.), в т.ч. командир группы лейтенант Фельдт .

782. «F–449», быстроходная десантная баржа

9 ноября 1943 г. получила повреждения в районе Еникале наскочив на

остатки опор бывшей немецкой подвесной переправы и выскочила на мель. Взорвана артогнем с берега.

486. Не идентифицированное судно

Вероятно быстроходная десантная баржа (БДБ). Возможно F-475C. 15 марта 1943 г. баржа подорвалась на mine и затонула. Погибло 6 человек. Согласно данным гидролокации, координаты объекта 45°15.042'N 36°37.497'E. Глубина 4 м. Возвышение над грунтом 2 м.

487. «F-476C», быстроходная десантная баржа

Принадлежала Германии. Погибла по неизвестной причине 25 августа 1944 г. Координаты места гибели, по данным «Судоподъема», 45°15'9"N 36°37'1"E. По данным гидрографии, на расстоянии 700 м. от ранее полученных координат на грунте находится объект с пометкой в лоции «обломки судна, разбросанные по грунту». Координаты 45°15.391'N 36°37.561'E. Глубина около 4 м.

567. «F-572C», быстроходная десантная баржа

Принадлежала Германии. Во время боевых действий в Керченском проливе, была повреждена, потеряла ход и штормом выброшена на берег Коса тузла. Уничтожена артиллерией РККА. Не исключено что БДБ был эвакуирован, отремонтирован и введен в строй. Согласно данным ЦВМА РФ 15.04.1944 г. БДБ была потоплена авиацией РККА при переходе из Ялты в порт Балаклава. В некоторых документах упоминается как «F-572C2M».

568. «F-573», быстроходная десантная баржа

1 декабря 1943 г. во время налетов на Каиыш–Бурун получила 2 прямых попадания бомбами и затонула.

569. «F-574», быстроходная десантная баржа

30 ноября 1943 г. выходя из под атаки советских ВВС села на мель в северо–западной части Косы Тузла, и была расстреляна артиллерией береговой батареи Керченского ВМБ ЧФ. При спасении БДБ перевернулся и затонул легкий штурмбот. Погибли 4 чел., в т.ч. исполняющий обязанности командира дозора в Керченском проливе обер–лейтенант Бастианса.

570. Не идентифицированная быстроходная десантная баржа

Типа «F». Принадлежала Германии. Потоплена бомбардировочной авиацией ЧФ РККФ (5 «Пе-2») 23 сентября 1942 г. на траверсе порта Еникале.

571. Не идентифицированная быстроходная десантная баржа

Типа «F». Принадлежала Германии. Потоплена бомбардировочной авиацией РСПФ (18 «Пе-2») 23 сентября 1943 г. на траверсе мыса Ак-Бурун.

524. Не идентифицированная быстроходная десантная баржа

2 октября 1943 г. БДБ F-302A и F-315A подорвались на минах и затонули южнее мыса Такиль. Погибло 2 человека. Согласно немецким данным, точка гибели десантных барж $45^{\circ}21'N$ $36^{\circ}29'E$, порт Керчь. По данным аварийно-спасательной службы ЧФ, точка гибели БДБ $44^{\circ}59'N$ $36^{\circ}28'E$. Согласно данным гидролокации, по этим координатам объектов нет. Возможно, что данные БДБ в послевоенное время были подняты АСС ЧФ, однако документов подтверждающих это пока не обнаружено. На расстоянии 11 и 12 км западнее точки, указанной АСС ЧФ, на грунте находятся два объекта, по размерам похожих на БДБ. Первый объект — затонувшее судно, координаты $44^{\circ}57.033'N$ $36^{\circ}19.942'E$, глубина около 30 м. Второй объект — «подводное препятствие», координаты $44^{\circ}57.112'N$ $36^{\circ}18.932'E$, глубина 28 м.

485. Не идентифицированная быстроходная десантная баржа

Возможно F-125A. 4.10.1943 г. в 05 ч. 15 м. подорвалась на mine, потеряла ход и была отнесена к восточному берегу, занятому советскими войсками. Днем была разбита береговой артиллерией. Обнаружена в 2000 г. тольяттинским клубом «Нептун-Про». БДБ разломано на две части, которые удалены друг от друга на 20 м. Надстройка отсутствует. Координаты гибели $45^{\circ}16.838'N$ $36^{\circ}38.219'E$. Глубина 4 м.

500. Не идентифицированная быстроходная десантная баржа

Возможно F-573C2M или F-306B.

30 октября 1943 г. в 12 ч. 30 м. потоплены советской штурмовой авиацией. Согласно данным архива, точка гибели — $45^{\circ}14'N$ $36^{\circ}25'E$. На расстоянии 1,5 км

от этих координат аквалангистами, был обнаружен объект, впоследствии определенный как немецкая БДБ. Координаты объекта 45°14.327'N 36°26.051'E. Глубина 7,4 м.

Возвышение над грунтом 2,3 м.

1042. Не идентифицированная быстроходная десантная баржа

Возможно F-573C2M или F-306B. Согласно данным гидролокации — «подводное препятствие». При обследовании керченскими водолазами объект определен как «БДБ». Координаты 45°13.301'N 36°26.278'E. Глубина 7,7 м.

489. Не идентифицированная быстроходная десантная баржа

Обнаружена в 1998 г. при проведении совместной экспедиции тольяттинского клуба «Нептун–Про» и московского клуба «Десса». Судно сильно разрушено, но по очертаниям можно определить, что данный объект является немецкой БДБ. Есть некоторые данные, что на этом месте 6.11.1941 г. штормом выброшена на берег баржа № 355. Координаты 45°13.202'N 36°42.776'E. Глубина 3 м. Возвышение над грунтом 1,2 м.

788. Не идентифицированный армейский паром «Ziebel»

Принадлежал Германии Вооружение: 1,5 см, 2 см, 3,7 см зенитных автомата — от 2 до 6.

Был потоплен 24 апреля 1943 г. бомбардировочной авиацией ВВС ЧФ северо–западнее о. Тузла.

789. «Михаил», баржа

Потоплена бомбардировочной авиацией ЧФ РККФ (5 «Пе–2») на траверсе порта Ени-Кале 23 сентября 1942 г.

790. Не идентифицированное судно

Моторное судно Транспортного флота Германии. Потоплено 24 сентября 1943 г. бомбардировочной авиацией РСПФ (23 «Пе–2») на траверзе мыса Ак–Бурун.



519. CNR–1582, лихтер

Принадлежал Румынии. Бывший «Daniel–3». Погиб в ночь на 6 мая 1943 г. В немецких документах причина гибели лихтера CNR–1582 — попадание торпеды, но пока не удалось отнести эту потерю к какой-то конкретной атаке ПЛ, или надводного корабля ЧФ. Согласно архивным данным, координаты гибели 45°07'N 36°21'E. Согласно данным гидрографии этого района, в радиусе 1,5 км находятся на грунте три объекта. Два из них имеют малые размеры. Третий объект, как выяснилось при обследовании керченскими водолазами, имеет форму баржи. Однако ее принадлежность не была установлена. Координаты 45°06.241'N 36°30.982'E. Глубина 17,8 м. Возвышение над грунтом 2,4 м.

527. S–102, торпедный катер

Принадлежал Германии. Длина: 35 м, ширина: 5,1 м, осадка: 1,52 м. Водоизмещение полное: 92,5 т. Мощность моторов: 3 по 2000 л.с. Скорость: 39,5 уз. Вооружение: 2 20–мм зенитных автомата, 2 533–мм торпеды (и 2 запасные).

8 июня 1943 г. торпедный катер S–102 подорвался на mine и затонул у южного входа в Керченский пролив. Согласно данным источников, точка гибели 45°05'N 36°43'E. По сведениям гидролокации, по этим координатам объекта не обнаружено. На расстоянии около 7 км от данных координат по сведениям гидрографии на грунте находится объект. Во время Великой Отечественной войны в этом районе располагалась сеть советских мин заграждения. По всей вероятности, объект сильно разрушен, так как на лоциях он обозначен как «обломки судна, разбросанные по грунту». Координаты 44°57.907'N 36°47.829'E. Вероятное возвышение 0,5–1 м.

791. Не идентифицированный катер–тральщик

Катер–тральщик. Принадлежал Германии. Потоплен бомбардировочной авиацией РСПФ (23 «Пе–2»). 24 сентября 1943 г. на траверзе мыса Ак–Бурун.

792. «К–30», катер–тральщик

Принадлежал Германии. Потоплен советской бомбардировочной авиацией 27 марта 1943 г. севернее острова Коса Тузла.

793. «Frany Haniel–25», буксир

Принадлежал транспортному флоту Германии. 14 января 1943 г. был раздавлен льдами и выброшен на мелководье у о. Коса Тузла. Гидросамолет «Do–24» снял с буксира 11 солдат вермахта.

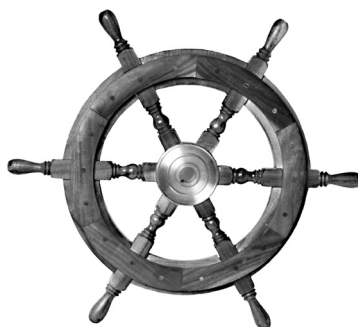
794. «Frany Haniel–26», буксир

Принадлежал транспортному флоту Германии. Длина наибольшая 33,7 м. Подорвался на mine 13 февраля 1943 г. в акватории Косы Тузла.

795. «Dusseldorf», буксир

Подорвался на mine 15 января 1943 г. в акватории Косы Тузла (полностью затонул 05.02.1943 г.). По другим источникам в данном квадрате затонул не идентифицированный паром «Ziebel».

АКВАТОРИЯ АЗОВСКОГО МОРЯ



I. СРЕДНИЕ ВЕКА [VII в.–XVI вв.]

91. Остатки кораблекрушения, XI–XII вв.

В конце 1987 — начале 1988 гг. при гидротехнических работах в искусственной бухте созданной для судов рыбколхоза «Ревхвыля» в проливе Тонкий, в акватории порто–пункта Геничевск на Азовском море, был найден комплекс предметов XI–XII вв. Бухта была устроена в 1986–1987 гг. путем углубления на 60–70 м в берег северной оконечности косы Арабатская стрелка. Находки располагались в 15–30 м. от северного берега бухты. Ковшом самоходного плавающего крана были подняты: деревянная скульптура, изображающая голову крупного животного с длинными рогами, три амфоры, два кувшина, множество фрагментов амфор и кувшинов, фрагменты двух белоглиняных кувшинов с поливой, фрагменты красноглиняного кувшина и трех блюд с поливой, фрагмент плинфы, часть шпангоута и железный штырь. В этом же районе (70 м. западнее) ранее, летом 1987 г., был найден небольшой средневековый железный четырехрогий якорь. В 1989 г. место находки было обследовано Экспедицией подводных археологических работ (ЭПАР) Запорожского краеведческого музея (рук. Г.И. Шаповалов). Со дна были подняты: два шпангоута и фрагмент обшивочной доски.

II. НОВОЕ ВРЕМЯ [XVII–1918 г.]

*Акватория северо–восточной,
восточной и юго–восточной части Азовского моря*

169. «Рак», транспорт

Командир подштурман — Бекряев. 05.08.1777 г. брошен на отмель Долгой у Кубанского берега в Азовском море и затонул.

170. «Таганрог», линейный корабль

(Серия из семи 16–пушечных двухмачтовых «новоизобретенных» кораблей типа «Азов». Строитель С.И. Афанасьев (Афонасьев).

Был заложен в сентябре 1769 г. на Новохоперской верфи, спущен 19 марта 1770 г., вошел в состав Азовской Флотилии. Имел длину — 31,5 Ом., ширину — 8,6 м., вооружение — 16 орудий, экипаж — 128 человек.

Участвовал в войне с Турцией 1768–1774 гг. 17 мая 1771 г. в составе эскадры вице–адмирала А.Н. Сенявина вышел из Таганрога в крейсерство в Азовское море. С мая по декабрь 1772 г. с эскадрой капитана 1 ранга Я.Ф. Сухотина крейсировал в Керченском проливе. В мае–июне 1773 г. в составе отряда капитана 2 ранга И.Г. Кинсбергена крейсировал у южных берегов Крыма. 23 июня участвовал в сражении у Балаклавы. Подвергся атаке четырех турецких кораблей (в их числе три 52–пушечных), в течение часа до подхода линейного корабля «Корон» сражался в одиночку. В августе 1773 г. пришел в Таганрог на ремонт. В 1774 г. перевозил из Балаклавы в Гезлев русские войска. В 1775 г. доставил в Синоп пленных турок. В 1777 г. и 1778 г. в составе отрядов крейсировал у южных берегов Крыма. В 1779 г. тимберован в Таганроге. В декабре 1781 г. корабль был вынесен льдом из Таганрогской гавани на косу, получил пробоину и затонул (погибло 39 человек, 28 обмороженных получили сильное обморожение). В 1782 г. поднят и отремонтирован. 18 июля вышел из Таганрога и крейсировал в Керченском проливе, в сентябре–октябре 1782 г. ходил в Кафу. 5 ноября вышел из Еникале в Таганрог, а 23 ноября был затерт льдами в Азовском море, сел на мель в районе Долгой косы и стал дрейфовать. 25 ноября команда покинула гибнущее судно и с большим трудом перебралась на Белосарийскую косу. В борьбе со льдом погибло 32 чел.

171. «Корон», линейный корабль

(Серия из семи 16–пушечных двухмачтовых «новоизобретенных» кораблей типа «Азов».

Был заложен в сентябре 1769 г. на Новопавловской верфи, спущен на воду 20.04.1770 г. Строитель С.И. Афанасьев (Афонасьев). Включен в состав Азовского Флота. Длина — 31,5 м., ширина — 8,6 м., вооружение — 16 орудий, экипаж — 128 чел.

Участвовал в войне с Турцией 1768–1774 гг. В мае–июне 1771 г. в составе эскадры вице-адмирала А.Н. Сенявина крейсировал в Азовском море. С май по декабрь 1772 г. «Корон» в составе эскадры капитана 1 ранга Я.Ф. Сухотина крейсировал в Керченском проливе, а с марта 1773 г. — в Черном море у берегов Крыма. В мае–июне 1773 г. в составе отряда капитана 2 ранга И.Г. Кинсбергена крейсировал у южных берегов Крыма. 23 июня участвовал в сражении у Балаклавы. С апрель по июль 1774 г. с эскадрой крейсировал в Черном море. В 1777 г. и 1778 г. крейсировал в Азовском море и Керченском проливе. В 1779 г. тимберован в Таганроге. В декабре 1781 г. был вынесен льдом из Таганрогской гавани на косу, получил пробоину и затонул. В 1782 г. поднят и отремонтирован. В июле–октябре 1782 г. крейсировал в Черном море у берегов Крыма. 5 ноября вышел из Керчи в Таганрог. 23 ноября в Азовском море был затерт льдами и погиб. Экипаж спасен.

172. «Шпага» («Деген»), 60–пушечный линейный корабль 3 ранга

Заложен в 1700 г. на Воронежской верфи. Строился под руководством известного корабельного мастера Осипа Ная. Девиз корабля: «Покажи мне суть лаврового венца». Длина по верхней палубе — 49 м., длина по ватерлинии — 40,8 м., ширина по мидельшпангоуту — 10,4 м, осадка макс. — 3,2 м. Вооружение — 60 пушек.

Спущен на воду в 1709 г. В том же году перешёл из Воронежа в Азов. К началу кампании 1711 г. оказался не подготовлен. При подписании Прутского мирного договора в намерения Петра I входило вывести «Шпагу» в числе нескольких других кораблей через проливы Дарданеллы в Средиземное и далее в Балтийское море, однако турки отказались пропустить русские корабли через проливы. При передаче Азова туркам корабль был сожжён за негодностью.

133. Не идентифицированное судно

Принадлежность и тип неизвестны. Объект отмечен в лоции 1914 г. как «Баржа 1909 года». Координаты 45°40.975'N, 37°03.719'E. Глубина 11 м. Возможно, данное судно полностью разрушено временем.

173. «Ахтаном», транспорт

Командир подштурман А. Невский. 11 ноября 1778 г. (по другим данным в 1779 г.) близ устья р. Миуса, снесён на отмель Кривой косы, расположенной на северном берегу Азовского моря и затонул. Все спаслись.

174. «Тарантул», галиот (?)

Был заложен в 1778 г., спущен на воду в 1779 г., вошел в состав Азовского Флота. С 1783 г. — в состав Черноморского Флота. Длина — 24,4 м, ширина — 7,3 м, осадка 3,4 м.

В 1779–1787 гг. перевозил грузы между портами Черного и Азовского морей. Осенью 1788 г. переоборудован в БК «Святой Пётр».

Командиры: М.Н. Нелединской (1779); Лыхов (1782).

15.12.1782 г. попал на мель и разбился от волнения в южной части Азовского моря у м. Коландиби. Все спаслись.

175. «Лифартун», крейсерское судно

Куплено в 1789 г., вошло в состав Черноморского Флота. Длина 19,5 м., ширина 6,0 м., осадка 2,6 м.

Участвовало в войне с Турцией 1787–1791 гг. В октябре 1790 г. конвоировало пленные турецкие суда от Севастополя в Днепровский лиман, к Очакову. 12.04.1791 г. ушло из Севастополя в Таганрог за припасами для флота). 8 мая из-за ветхости (отошли доски обшивки) затонуло в Таганрогском порту. При осмотре оказалось, что весь набор сгнил. Командир: прапорщик М. Никифораки (1790–1791).

176. «Святой Николай», каботажное судно

3 сентября 1917 г. парусное каботажное судно «Св. Николай» шедшее с грузом соли (3900 пудов) из Арабатской стрелки в Ахтари, чтобы избежать стол-

кновения с пароходом «Аполлон», отклонилось от курса и в сумерках село на мель и затонуло. По сохранившимся данным место крушения находится в 4 верстах от Ачуевской косы в точке с координатами 46°6'N 38°3'E.

177. «Метаморфозис рулета», торговое парусное судно

Затонуло в 1917 г. Шло с грузом соли (7000 пуд.) из Тобечика в Ахтари, дало течь, и капитан направил судно к Ачуевской косе. В 3-х верстах от косы, примерно в точке 46°2'N 37°56'E судно затонуло.

*Акватория юго-западной, западной
и северо-западной части Азовского моря*

178. Не идентифицированное судно

Принадлежность и тип неизвестны. Упоминается как затонувший объект в лоции 1914 г. Координаты 46°47.914'N 37°30.067'E. Глубина 7 м. Возвышение 1,7 м. Возможно, данное судно полностью разрушено временем.

179. Не идентифицированное судно

Принадлежность и тип неизвестны. Упоминается как затонувший объект в лоции 1914 г. Координаты 46°51.432'N, 37°27.327'E. Глубина 8,5 м. Возможно, дан-ное судно полностью разрушено временем. На последних версиях морской лоции в данной точке стоит значок «обломки судна, разбросанные по грунту».

180. «Ястреб», пароход

Принадлежал «Русскому обществу пароходства и торговли» (РОПиТ).

30 мая 1886 г., потерпел кораблекрушение во время перехода из Одессы в Мариуполь в 60 милях от Белосарайского маяка (переломился пополам и затонул).

КРЫМСКАЯ ВОЙНА (1853–1856 гг.)

Северо-восточная часть Азовского моря

304. «Унылая», 14-пушечная шхуна

Заложена 18 марта 1844 г. в Николаевском адмиралтействе. Строитель

штабс-капитан Афанасьев (Афонасьев). Спущена 9 сентября 1845 г. Длина 22 м., ширина 6,1 м. Несла на борту восемь 3-фн фальконетов.

В 1846–1851 гг. и в 1853–1855 гг. была брандвахтой в Таганроге. В мае 1855 г. во время обстрела Таганрога судами англо-французской эскадры была уничтожена.

305. «Аккерман», транспорт

Заложен 06.10.1846 г. в Севастопольском адмиралтействе. Строитель поручик Делябель. Спущен на воду 12 ноября 1849 г. Длина 28,2 м., ширина 7,3 м., осадка 4 м. Водоизмещение 250 т. 2 мачты. Косые паруса. Вооружение: четыре 3-фн фальконета.

В 1854 г. находился в Керчи, затем перешел в Таганрог. 22 мая 1855 г. уничтожен в Таганроге артиллерийским огнем судов англо-французского флота.

306. «Секстан», лоц-судно

Заложено 18.03.1844 г. в Николаеве. Судостроитель капитан Афанасьев (Афонасьев). Длина 23,16 м., ширина 6,70 м. Вооружение — 6 пушек. Спущено на воду 9 сентября 1845 г. Сожжено в Таганроге в 1855 г.

ИНОСТРАННЫЕ СУДА

307. «Jasper» («Джаспер»), паровая канонерская лодка

Заложена в Великобритании («Дж. энд Р. Вайт, Вест Ковес») как канонерская лодка (тип Дэппер). Спущена на воду 02.04.1855 г. и вошла в состав ВМС. Длина 58 м., ширина 8 м., осадка 3 м. Водоизмещение полное 284 т. Энергетическая установка: паруса, паровая машина (60 л.с.). Парусное вооружение: шхуна. Скорость 7,5 узл. Экипаж 40 чел. Артиллерийское вооружение: 1 × 68-фунтовая пушка, 1 × 32-фунтовая пушка, 2 × 24-фунтовые пушки.

В мае 1855 г. участвовала в обстреле г. Таганрога, в рамках операции англо-французской эскадры по захвату устья Дона и Ростова. По одной из версий в июле 1855 г. в результате переноса казаками вешек, ранее установленных англичанами при промере глубин фарватера, села на мель на Кривой косе в Таганрогском заливе (ныне поселок Седово). Казаки захватили корабль, сняли с него пушки, а затем уничтожили.

По другой версии канонерка села на мель во время бури.

24 июля 1855 г. с поврежденной и подожженной канонерки, которая была оставлена командой, были сняты британский флаг, две 24-фунтовые пушки, боеприпасы, табличка с надписью: «Джаспер», и сигнальная книга, которая содержала полный свод кодов, использовавшихся англичанами и французами.

III. НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

ГРАЖДАНСКАЯ ВОЙНА И ПЕРИОД ИНОСТРАННОЙ ИНТЕРВЕНЦИИ (1918–1920 ГГ.)

343. «Ростислав», линейный корабль

Заложен 18.05.1895 г. на эллинге Николаевского адмиралтейства и спущен на воду 01.09.1896 г. В 1899 г. вступил в строй. Длина 107,19 м, ширина — 20,73 м, осадка — 8,0 м., водоизмещение — 8880 т. Вооружение два 37 мм, четыре 254 мм, восемь 152 мм, и четыре 63,5 мм (зенитных) орудия, два подводных торпедных аппарата. Корабль имел толщину бортовой брони 368 мм, палуба 76 мм, рубка 152 мм. Экипаж насчитывал 859 чел. Изначально «Ростислав» числился как эскадренный броненосец, а 10.10.1907 г. был переклассифицирован в линейный корабль. Участвовал в Первой мировой войне: осуществлял обстрелы побережья и блокадные действия у берегов Турции, прикрытие минно-заградительных действий разнородных сил флота, принимал участие в Эрзерумской операции 10.01–16.02.1916 г. и Трапезундской наступательной операции 05.02.–18.04.1916 г., обороне Констанцы в октябре 1916 г. После революции, в 1917 г. вошел в состав Красного Черноморского флота, участвовал в установлении Советской власти в Одессе. С марта 1918 г. находился на хранении в Севастопольском военном порту, где 01.05.1918 г. был захвачен немецкими оккупантами, а 24.11.1918 г. — англо-французскими интервентами. 22–24 апреля 1919 г. по приказу английского командования подорван и частично выведен из строя. 24.04.1919 г. был освобожден частями Украинского фронта РККА, но 24.06.1919 г. захвачен белогвардейцами и 18.11.1919 г. в качестве блокшива партии траления зачислен в состав морских сил Юга России. В ноябре 1920 г. по приказу белогвардейского командования затоплен в районе мыса Еникале для заграждения Керченского пролива.

В 1924 г. затонувший корабль был обследован Черноморской партией ЭПРОН. В том же году была предпринята и попытка подъема судна, закончившаяся неудачей из-за штормовой погоды. Последующих попыток подъема больше не предпринималось, так как в марте 1928 г. льды разрушили правый борт и палубу корабля. В 1930 г. с лежащего в проливе судна, было поднято часть вооружение и некоторые фрагменты конструкций палубы и надстроек, которые разместили в историко-археологическом музее Керчи. В настоящее время корабль залегает в десятиметровой толще ила. Место затопления находится в 1200 м. от берега. Координаты местонахождения 45°25'012N 36°37'727E . Глубина 8 м. Возвышение над грунтом 3–4 м.

350. «Мирабо», плавучая батарея

Мобилизована и вооружена весной 1920 г. Входила в состав РКЧФ. Затонула в мае 1921 г. в Таганрогском порту.

351. «Павел Коцебу», транспорт (тральщик)

Железный колесный однопалубный одномачтовый пароход. Построен в 1869 г. в Великобритании (The Londonon Engineering & Iron Ship building Co, London) для русского хозяина. Порт приписки Одесса (№ 290). В 1887 г. прошел капитальный ремонт на заводе Лимарева, в Ростове-на-Дону. На 1894 г. числился в собственности А. Фельдмана, в к 1900 г. — «Русского Общества Вывозной Торговли».

06.02. 1918 г., был национализирован. После взятия Ростова-на-Дону белой армией возвращен хозяину, а к апрелю 1919 г. вошел в Донскую транспортную флотилию. Приказом по Речным силам Дона № 71 от 13.05.1919 г. вошел в отряд судов Морских Сил Дона. В начале июля 1919 г. возвращен хозяину. 11.02.1920 г. захвачен частями РККА на зимовке у Ростова.

В середине февраля 1920 г., после национализации, передан Главоду НКПС. 18.08.1920 г. призван, и вошел в состав Азовской Военной Флотилии РК ЧФ. В октябре 1920 г. переоборудован в тральщик. 25.10.1920 г. был переименован в «Зиновьев». Подорвался на mine в этот же день в юго-западной части Кривой косы в западной части Таганрогского залива. Погиб 1 чел.

344. «Салгир» (К-3), канонерская лодка

Бывшая паровая шхуна (самоходная баржа) «Адольф», принадлежавшая к

типу «Эльпидифоров». Именовалась Т-260, с 15.09.1918 г. — Т-360, с 08.05.1919 г. — К-3 («Салгир»).

Была построена в Англии в 1910 г. Длина 61,1 м (по другим данным — 51,6 м), ширина 9,9 м (по другим данным — 7,9 м), осадка 2,8 м (по другим данным — 2,9 м). Водоизмещение 590 т, силовая установка: 2 паровых машин, 600 л.с., скорость 9,5 узлов.

15.10.1916 г. мобилизована в качестве тральщика Т-260. В мае 1918 г. захвачена германскими войсками, с апреля 1919 г. — в составе морских сил Добровольческой армии. Весной 1920 г. переоборудована в канонерскую лодку. Получила на вооружение два 152-мм орудия (полевое, а не морского типа) и одно 47-мм орудие. На 1918 г. имела четыре 75-мм орудия. 15 сентября 1920 г. потоплена кораблями Красной Азовской Военной Флотилии в бою у Обиточной косы на Азовском море.

По данным гидрографии, единственный затонувший объект, находящийся в районе гибели «Салгира», имеет координаты 46°13.328'N, 36°14.212'E. Глубина около 10 м., возвышение объекта над грунтом — 3 м. Вероятнее всего данный объект и является остовом канонерской лодки «Салгир».

345. «Батум», минный заградитель

Построен в 1890 г. Бывший греческий грузовой пароход «Елена». Длина 75 м, ширина 9,6 м, осадка 5,4 м. Водоизмещение 2700 т, мощность машин 600 л.с., скорость 8 узлов, дальность хода 3200 миль. Вооружение — 1 75-мм орудие.

С 1905 г. — портовое судно Черноморского флота, с апреля 1919 г. — в составе Морских сил Юга России. По одним сведениям использовался как минный заградитель, по другим — в качестве угольщика или транспорта. Погиб 8 октября 1920 г. на минах в районе Мариуполя, в 7 милях от берега. Координаты места гибели не известны. В месте расположения минного заграждения, есть объект, по размерам схожий с большим судном. Возможно это останки парохода «Батум». Координаты объекта 46°56.123'N, 37°31.715'E. Глубина около 8 м. Возвышение над грунтом 3,5 м.

346. «Володарский», тральщик

Бывший колесный буксир «Александр». Водоизмещение 99 брт.

Подорвался в 1920 г. при тралении минных заграждений, выставленных белогвардейским флотом в Таганрогском заливе, и затонул. Координаты гибели не выявлены. На месте расположения минного заграждения, выставленного белогвардейцами, есть объект, по размерам схожий с небольшим судном. Можно предположить, что это тральщик «Володарский». Координаты объекта 47°00.324'N, 38°06.872'E. Глубина около 5 м.

357. «Ястреб», сторожевое (посыльное) судно

Бывший крейсер пограничной стражи. Построен в 1911 г. Водоизмещение 390 т, длина 48,3 м, ширина 6,6 м, осадка 2,4 м. Мощность машин 1500 л.с., скорость 17 узлов, дальность 3600 миль. Вооружение — четыре 47-мм орудия.

В мае 1918 г. захвачен германскими войсками в Севастополе, с апреля 1919 г. — в составе Морских сил Юга России. В феврале 1920 г. затоплен при оставлении Ейска.

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА

Западная часть Азовского моря

806. «Пенай», транспорт

Бывший германский грузо-пассажирский пароход. Построен на верфи «Blohm & Voss, Steinwerder» в Гамбурге (Германия). Спущен на воду 10.01.1891 г., вступил в строй 11.02.1891 г. Полная вместимость 548 брт. Размещения 52 x 8.04 x 4.27 м. ГЭУ котломашинная, 250 л.с. Скорость 8/6 узлов.

До января 1903 г. «Peters», до 1910 г. «Ekaterini», с 1921 г. по 1924 г. «Ettenhade», до 1926 г. «Кобсоюз». В 1903 г. ходил под турецким флагом, а с 1910 г. — под флагом Российской империи. 12.11.1914 г. призван по военно-судовой повинности и 27.11.1914 г. вошел в состав ЧФ в качестве минного заградителя. С 25.12.1814 г. использовался как вспомогательное судно (плавбаза ПЛ и судно для пристрелки торпед). В 1915 г. переклассифицирован в портовое судно, а в 1917 г. — в транспорт. 16.12.1917 г. перешел на сторону Советской власти. К началу февраля 1918 г. был в Керчи. С марта 1918 г. в Красной Азовской флотилии и вооружен артиллерийскими орудиями. В апреле 1918 г. поддержал неудавшуюся высадку красного десанта для спасения арестованных белыми мятежниками комиссаров в

Бердянске. Затем ушел в Ейск. В мае 1918 г. был захвачен кубанскими казаками, а в конце сентября реквизирован для Добровольческой армии. В апреле 1919 г. захвачен англо–французскими войсками и уведен ими за границу. В 1921 г. в качестве пассажирского парохода ходил под французским флагом. В 1923 г. продан иранцу Тауфику Бюю (Константинополь), а в 1924 г. был выкуплен СССР и затем включен в состав Государственного черноморского пароходства (ГЧП) Госторг–флота. Накануне Великой Отечественной войны совершал рейсы на Черном и Азовском морях. С 27.07.1941 г. призван в составе Черноморского флота как транспорт.

В 17 ч. 25 декабря 1941 г., приняв на борт боеприпасы и 700 бойцов со снаряжением, транспорт «Пенай» (капитан Г.П. Бютнер) вышел из Темрюка к северному берегу Керченского полуострова в район высадки десанта у мыса Зюк. Одновременно с «Пенаем» к месту высадки до рассвета должны были подойти 3 сейнера, которые обеспечили бы перевозку войск с судна на берег.

Но в точке встречи их не оказалось, и «Пенай» под прикрытием канонерской лодки «Дон» начал маневрировать вдоль берега, занятого противником. В полдень 26 декабря транспорт подвергся атаке авиации противника. Прямых попаданий авиабомб не было, но пулеметным огнем с самолетов были разбиты все шлюпки и штурманская рубка. Погибли 4 человека, многие получили ранения.

27 декабря в 12 ч. 12 м. при возвращении из района высадки «Пенай» подвергся атаке авиации противника. В транспорт попали две бомбы, возник пожар. На помощь подошли сейнеры и малые корабли, которые стали подбирать людей, выбросившихся за борт. В результате полученных повреждений горящий транспорт выбросился на берег в районе мыса Ахиллеон. Погибли 110 десантников и 3 члена экипажа.

В 2011 г. район гибели парохода был обследован дайверами клуба «Нептун–Про». В результате удалось обнаружить остов 70–ти метрового судна с клепаным корпусом. Останки находились в 250 м от м. Ахиллеон на глубине около 4 м. По свидетельству аквалангистов, хорошо сохранилась кормовая часть с пером руля и носовая часть с двумя адмиралтейскими якорями. В центральной части был найден паровой котел. Средняя часть судна полностью разрушена и представляет собой хаотично нагроможденные обломки элементов корпуса судна.

808. «Ворошилов», земснаряд

Землесос Азовского государственного морского пароходства.

26 декабря 1941 г. «Ворошилов», на борту которого находилась большая часть 185-го стрелкового полка 51-й армии, в сопровождении катера-тральщика «Ураган» подошел к месту высадки десанта в районе мыса Тархан. Так как единственными средствами высадки у земснаряда были только 2 шлюпки, к 12 ч. было высажено лишь 18 человек. В 12 ч. 45 м. «Ворошилов» был атакован авиацией противника. Две бомбы попали в рефулер, одна в ходовой мостик. В результате из строя был выведен весь командный состав, возник пожар. Земснаряд накренился на правый борт и, вскоре перевернулся и затонул. Подошедшими канонерскими лодками «Днестр» и № 4, катером-тральщиком «Ураган» и буксиром «Дофиновка» было спасено около 200 чел. Погибло около 450 чел. Возможно, что в районе мыс Тархан — мыс Хрони до сих пор лежат останки корпуса судна.

В то же время, по некоторой информации, требующей дополнительного подтверждения, земснаряд «Ворошилов» был поднят 69 АСС ЧФ в конце 1951 г. и стоял в п. Жданов. В 1958 г. он затонул от повреждений при разделке на металл.

807. «Фанагория», паровая шаланда

Построена в 1897 г. Корпус стальной. Бывшая паровая шаланда управления Мариупольского торгового порта. Входила в состав Азовского государственного морского пароходства. Водоизмещение 295 тонн.

26 декабря 1941 г. при высадке 2-го отряда десанта в районе мыса Зюк в точке 45°30'N 36°42.6'E огнем береговой артиллерии противника (по некоторым данным авиацией противника) получила повреждения. Судно начало тонуть и потянуло за собой бывшую у него на буксире баржу с личным составом и техникой. Часть личного состава успела перебраться на баржу, буксирный конец был перерублен. Погибло около 100 находившихся на борту «Фанагории» бойцов. По данным историка А.В. Ёлкина, по вышеозначенным координатам объект не обнаружен.

809. «Ейск», транспорт

Колесный пароход с железным корпусом. Построен в 1898 г. (Великобритания, по другим данным Австро-Венгрия) как грузовой. В 1901 г. перестроен в

колесный однопалубный двухмачтовый товаро–пассажирский пароход для «Общества пароходства по Дону, Азовскому и Черному морю» на заводе этого общества в Нахичевани. Паровая машина изготовлена в 1902 г. на том же заводе (наклонная паровая машина двойного расширения). Полная вместимость 267 брт. Длина 54.8 м (по другим данным 52.38 м), ширина 6.8 м. (6,79 м.) осадка 1.5 м (1,8 м). Скорость 9 узлов. Экипаж 19 чел.

Войдя в строй получил порт приписки — Ростов–на–Дону (№ 1208). Работал на линии Ейск — Мариуполь с заходом в промежуточные порты. Позднее на линии Ростов — Керчь. В 1908 г, после банкротства компании перешел в собственность судовладельца И.Я. Древицкого. После его смерти 07.02.1912 г. в управлении наследников. В феврале 1913 г. с другими судами продан купцу Л.Л. Андрейс из Новороссийска. Затем перешел в состав судов «Азовско–Черноморского Пароходного общества», образованного в 1913 г. Бывший владелец Л.Л. Андрейс стал одним из учредителей этого общества.

Во время Первой мировой войны, в августе 1914 г. получил название «Королевич Александр» 01. 09.1916 г. был призван по военно–судовой повинности и как транспорт № 140 включен в 9 отряд Транспортной флотилии ЧФ. 17.07.1917 г. был демобилизован и возвращен владельцу. Затем работал на Азовском море. По решению от 06.02.1918 г. был национализирован. После взятия Ростова–на–Дону белыми 08.05.1818 г. возвращен владельцу, но работал под их контролем. В 1919 г. ходил по Азовскому морю. К весне 1920 г. был в Крыму. Секретным отношением начальника штаба Главнокомандующего Вооруженными силами Юга России от 04.04.1920 г. за № 002430, согласно которому предполагалось рассредоточить суда по портам погрузки для вывоза армии и беженцев из Крыма в Константинополь, переведен в порт Керчь. Вероятно, там был в ремонте до конца Гражданской войны.

19 ноября 1920 г. захвачен в порту Керчь частями РККА.

В начале декабря 1920 г. был включен в состав Азовско–Кавказской администрации морского транспорта и получил наименование «Красная Керчь». В середине ноября 1921 г. переименован в «Ейск». Входил в состав судов Мортрана, затем Совторгфлота. С 1930–х гг. входил в состав Азовского государственного морского пароходства. С началом Великой Отечественной войны выполнял военные перевозки в Черноморско–Азовском бассейне. Капитан — Ф.А. Варченко.

29 декабря 1941 г. транспорт «Ейск» участвовал в Керченско–Феодосийской десантной операции. С войсками второго эшелона 51–й армии подошел в район бухты Булганак и начал высадку десанта (в этом походе судном командовал старпом К.А. Куревин, заменивший капитана, потерявшего зрение). Судно, не дойдя до берега, село на мель. Противник усилил обстрел с высот, окружавших бухту. После попадания снаряда в надстройке начался пожар. В машинное отделение стала поступать вода. Чтобы избежать взрыва котлов был стравлен пар, и судно потеряло ход. После того, как десант был полностью высажен, транспорт подвсплыл, и был отнесен на середину бухты. К судну подошли три вражеские шлюпки, и артиллерийско–минометный огонь был временно прекращен. Оставшийся на судне экипаж забросал противника гранатами. Четверо оставшихся на «Ейске» членов экипажа вплавь добрались до берега, но, не найдя своих, вернулись обратно. Вскоре с большим креном «Ейск» был выброшен на берег, где окончательно догорел. Погибло 7 членов экипажа и несколько десантников.

В западной оконечности бухты Булганак на отмели находятся останки судна. По рассказам местных жителей, именно этот объект называется «пароходом Ейск». По их описанию судно колесное, на борту находится большое количество боеприпасов. Координаты объекта 45°25'N 36°31'E. Глубина около 3 м.

935. СКА–048, малый охотник за подводными лодками

Потоплен немецкой авиацией 10 января 1944 г. у м. Тархан.

936. ПВО–21, катер ПВО

Заводской № 356. Построен в 1942–1943 гг. (з–д №343, Гороховец) и 24.06.1943 г. включен в состав Волжской флотилии. С 14.09.1943 г. входил в состав Днепровской флотилии, а с 21.10.1943 г. — в состав ЧФ. Обеспечивал перевозки на Волге, участвовал в Керченско–Эльтигенской 31.10–11.12.1943 г. десантной операции. Погиб 10.01.1944 г. во время шторма при высадке десанта на м. Тархан и 17.03.1944 г. исключен из списков ВМФ.

937. ДБ–2, десантный бот

Проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., высота — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–

174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., 60 человек десанта. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Затонул в шторм 10 января 1944 г. у м. Тархан.

938. ДБ–23, десантный бот

Проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., высота — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., 60 человек десанта. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Потоплен береговой артиллерией противника 10 января 1944 г. у м. Тархан.

939. ДБ–26, десантный бот

Проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., высота — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., 60 человек десанта. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Затонул в шторм 10 января 1944 г. у м. Тархан.

940. ДБ–27, десантный бот

Проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., высота — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., 60 человек десанта. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Затонул в шторм 10 января 1944 г. у Тарханской косы.

941. ДБ–40, десантный бот

Проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина — 3,6 м., высота — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., 60 человек десанта. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Затонул в шторм 10 января 1944 г. у м. Тархан.

942. ДБ–47, десантный бот

Проект 165. Водоизмещение 15,5/18,4 т. Длина — 14,6 м., ширина —

3,6 м., высота — 0,9 м. Силовая установка 2 бензиновых двигателя (76–174 л/с). Скорость хода 8,5 узлов. Дальность хода 150 (4,5 уз.) миль. Экипаж 3 чел., 60 человек десанта. Вооружение 1–12,7 мм ДШК (или 7,62 мм Максим).

Затонул в шторм 10 января 1944 г. у м. Тархан.

ИНОСТРАННЫЕ СУДА

796. Два катера «Хорватского морского легиона»

19–20 апреля 1942 г. ночью при постановке мин катерами в районе юго-восточнее г. Геническа, произошел самовзрыв мины на палубе одного из катеров, вызвавшие детонацию еще двух мин на борту соседнего катера. Оба катера затонули. Погибло 22 человека. Координаты предполагаемого места гибели: 45°50.129'N 34°57.972'E, 45°50.443'N 34°59.992'E, 45°51.436'N 35°03.433'E.

797. SF–119, паром

Принадлежал Германии. Паром типа «Зибель». 31.08.1942 г. ночью в результате атаки 11 советских самолета (7 шт ДБ–3 и 4 шт СБ) затонул у мыса Казантип .

Был обследован аквалангистами. Ниже приводится описание обломков судна, сделанное П. Шишкиным: «когда осмотрели корабль — были просто поражены. Он имел мощное вооружение: четыре четырехствольные зенитные установки типа «Эрликон», полуавтоматическое 37–миллиметровое орудие. Палуба, борта буквально засыпаны гильзами. Стволы зенитных автоматов развернуты в сторону берега. Обладал «Зибель» и высокой живучестью — девять водонепроницаемых отсеков. Произвели его дальнейший осмотр. В последний поход фашисты вышли с большим количеством боеприпасов, оружия и снаряжения. Снаряды тщательно упакованы. Некоторые даже в алюминиевых цилиндрах с кремальерой. Обнаружили также много палаток, радиостанций, на которых сохранились таблички с маркой «Телефункен». На борту нашли немало консервов, в том числе саморазогревающихся, предназначенных для горных стрелков.

Тяжелое оружие было размещено и на палубе. Несколько минометов, орудие, которое придавило люк. Обратили внимание на то, что все рукоятки поставлены на открытие. Заглянули внутрь. Тут же поднялась ржавая муть, которую с трудом пробивали фонари.

Здесь были обнаружены останки пяти человек. Скелеты давно рассыпались. Лучше сохранилось оружие и снаряжение. Высокая мягкая кожаная обувь с оковкой. Карабин. На ремнях остались ножны с кинжалами, на которых можно прочитать: «Все для Германии». Большой пистолет. Видимо, один из погибших был старшим по званию.

По сохранившейся эмблеме установили, что эти немецкие солдаты принадлежали к элитной части — диверсионному десантному полку «Бранденбург». Одна рота этого полка принимала участие 2 сентября 1942 года в десантной операции «Блюхер-2».

Рядом с затонувшим кораблем были обнаружены несработавшие авиабомбы. Сбрасывали их с малой высоты, и вертушка предохранителя не успевала скрутиться. Катамаран «Зибель» неосмотрительно зашел на мелководье, где был стеснен в возможности маневрировать, вследствие чего получил множество повреждений и затонул».

Координаты 45°28.627'N 36°13.358'E. Глубина около 4-х м.

Хотя место обнаружения останков немецкого парома находится на удалении 30 км от мыса Казантип, с большей долей уверенности можно утверждать, что данный объект является армейским паромом SF-119.

Восточная часть Азовского моря

943. «Бердянск», транспорт

Товаро-пассажирский колесный пароход. Построен в 1905 г. («G.Fechter» Кё-нигсберг, Германия). Полная вместимость 241 брт. Размерения 53.6 × 6.4 × 2.3 м. ГЭУ котломашинная, 650 и.л.с. (102 н.л.с.). Скорость 10 узлов. До 1922 г. «Слава». 16.09.1920 г. мобилизован, принят от Главода и включен в состав Азовской флотилии. С 17.10.1920 г. использовался в качестве самоходной плавбазы катеров-истребителей. 13.06.1921 г. возвращен Мортрану. В конце 1930-х гг. входил в состав Азовского государственного морского пароходства (приписка к порту Ростов). Во время Великой Отечественной войны выполнял эвакуационные рейсы на Кавказ. С 27.07.1941 г. до 21.08.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта. 12 октября 1941 г. был взорван в Таганроге (по другим данным в Ейске) из-за невозможности вывода при отходе частей Красной Армии.

804. «Урал», канонерская лодка

Бывший речной колесный буксирный пароход. Построен в 1897 г. (з-д Петрова, Калач-на-Дону). Длина 37.32 м., ширина 5.94 м., осадка 0.71 м. ПМ 175–180 л.с.

Мобилизован 26.07.1942 г., зачислен в состав Азовской флотилии и поставлен на переоборудование в канонерскую лодку.

21 августа 1942 г. ввиду невозможности эвакуации по приказу командования взорван экипажем в Темрюкском заливе в р-не ст. Ахтаназовская.

По информации историка А. Ёлкина, вдоль береговой линии напротив станицы Ахтаназовская в районе с координатами 45°21'N 37°06'E находятся на грунте около десятка затопленных объектов. Возможно, какой-то из них являются канонерской лодкой «Урал».

804. «Бурлак», канонерская лодка

Бывший речной колесный буксирный пароход. Построен в 1885 г. (судоверфь «Шихау Ф.», Кенигсберг). Длина 26.72 м., ширина 4.93 м., осадка 0.68 м. ПМ 110 л.с.

Мобилизован 26.07.1942 г., зачислен в состав Азовской флотилии и поставлен на переоборудование в канонерскую лодку.

21 августа 1942 г. ввиду невозможности эвакуации по приказу командования взорван экипажем в Темрюкском заливе в р-не ст. Ахтаназовская.

Согласно данным гидролокации, вдоль береговой линии напротив станицы Ахтаназовская в районе с координатами 45°21'N 37°06'E находятся на грунте около десятка затопленных объектов. Возможно, какой-то из них являются канонерской лодкой «Бурлак».

944. «Кренкель», канонерская лодка

Бывший речной колесный пароход Доно-Кубанского речного пароходства (до 17.08.1937 г. — «Фомин»). Построен в 1934 г. на заводе «Ленинская Кузница (№ 300) в Киеве. Паровая машина мощностью 350 л.с.

2.10.1941 г. был мобилизован, переоборудован в канонерскую лодку, вооружен 1 76-мм и 2 45-мм орудиями и включен в состав Азовской флотилии ЧФ. В качестве КЛ участвовала в обороне Ростова-на-Дону и Таганрога. Входила в состав Отдельного Донского отряда Азовской военной флотилии Черноморского флота.

18 октября 1941 г., ведя огонь по скоплениям живой силы и техники противника, прорвавшегося в Таганрог, получила серьезные повреждения, переломилась пополам и затонула.

945. «Днестр», канонерская лодка

Бывшая грунтовозная шаланда Азовтехфлота Спецгидростроя НКВД. Заложена 28.07.1927 г., в Германии на верфи Unterweser Schiffbau Ges. AG. в Веземюнде. Спущена на воду в декабре 1927 г., вступила в строй 5.01.1928 г. В июне 1941 г., была мобилизована, переоборудована в сторожевой корабль (СКР) и включена в состав Черноморского Флота. 13.08.1941 г. переклассифицирована в канонерскую лодку (№ 114) и переведена в состав Дунайской флотилии. С 13.10.1941 г. входила в состав Азовской флотилии ЧФ.

В ноябре 1941 г. в составе группы кораблей канонерская лодка «Днестр» оказывала артподготовку сухопутным частям в районе Арабатской стрелки, а затем близ Керчи. В составе 4-го отряда высадки участвовала в Керченско-Феодосийской десантной операции (25.12.1941– 02.01.1942 г.), в апреле–мае 1942 г. в конвоировании воинских перевозок на Азовское море и эвакуации войск Крымского фронта, в июне–августе — в операции по минным постановкам в Азовском море, обороне и эвакуации Ейской Военно–морской базы.

04.08.1942 г. КЛ «Днестр» в составе группы кораблей Азовской военной флотилии совершила набег на занятый противником г. Мариуполь.

Погибла 10 августа 1942 г. (по другим данным 14.10.1942 г.) в Темрюке, от попадания авиабомбы. В разное время лодкой командовали: лейтенант Н.П. Говоренко, старший лейтенант Л.Л. Пушенко

946. «БК–114», бронекатер

Проект 1124. Заложена в Астрахани на заводе № 638 в 1940 г. (заводской № 115). Спущена на воду в 1942 г., вступил в строй 12.09.1942 г., вошел в состав Каспийской флотилии. 26.05.1943 г. вошел в состав Азовской флотилии Черноморского флота. До 11.06.1943 г. — № 14, с 11.06.1943 г. — 114. Водоизмещение: 52,2 т. Длина — 25,3 м, ширина — 4,1 м, осадка — 0,9 м. Скорость полного хода: 19,4 узла. Дальность плавания: 325 миль при 11 узлах. Силовая установка: 2 бензиновых четырехтактных двигателя «Холл–Скотт» общей мощностью

1800 л.с. Вооружение: 2 × 76,2 мм пушки в двух танковых башнях, 2 × 12,7 мм пулемета, 2 × 7,62 мм пулемета. Экипаж: 17 чел.

Участвовал в Новороссийско–Таманской наступательной (9.09–9.10.1943 г.) и Керченско–Эльтигенской десантной (31.10–11.12.1943 г.) операциях.

Подорвался на mine 31 октября 1943 г. на выходе из порта Темрюк с десантом на борту.

801. «БК– 122», бронекатер

Проект 1124. Вступил в строй 05.10.1942 г. в состав Каспийской военной флотилии. В составе Азовской военной флотилии с 26.02.1943 г., до 11.06.1943 г. № 16.

В ночь на 30 августа 1943 г. бронекатера №122 и №312 прикрывали высадку десанта в Таганрогском заливе у хутора Веселый (между косой Беглицкой и Таганрогом). В 04 ч. 45 м. командир отряда высадки получил с катеров радиограмму: «Бензин на исходе, жду указаний». Было послано указание: «БКА–312, БКА–122, следовать в базу» (т.е. в Азов). В 05 ч. 00 м. и группа высадки десанта начали отход в Азов. В это же время от командира группы прикрытия была получена радиограмма: «Веду бой с катерами и баржами противника». Бронекатера № 311 и № 313 из состава группы высадки повернули к месту боя. В 05 ч. 20 м. в 55 кабельтовых от косы Беглицкая были обнаружены бронекатера № 122 и № 312, ведущие бой с 4 БДБ противника. Подошедшие катера, желая дать катерам группы прикрытия возможность прорваться сквозь строй кораблей противника к нашему берегу, вызвали огонь на себя. В 06 ч. 23 м. бронекатера № 311 и № 313, у которых тоже было на исходе горючее, начали отход в базу. Бронекатера № 122 и № 312, связь с которыми была потеряна в начале боя, в базу не возвратились.

По данным гидрографии на расстоянии 53 и 37 кабельтовых от косы Беглицкая находятся два объекта. Фактические координаты первого объекта 47°02.066'N 38°35.705'E. Глубина около 5 м. Возвышение над грунтом 3,5 м. Второго 47°03.529'N 38°34.553'E. Глубина 4 м. Возвышение над грунтом 2 м.

947. «БК–311», бронекатер

Проект 1125 (малый бронекатер). Был заложен на Зеленодольском заводе № 340 в 1941 г. (заводской № 388). Спущен на воду весной 1942 г., вступил в

строй осенью 1942 г. и 11.11.1942 г. вошел в состав Волжской флотилии. До 18.09.1942 г. — № 35, до 16.11.1942 г. — № 31, до 21.03.1943 г. — № 52, с 21.03.1943 г. — «БКА–311». Водоизмещение: 26,5 т. Длина — 22,65 м, ширина — 3,55 м, осадка — 0,56 м. Скорость полного хода: 19,7 узлов. Дальность плавания: 250 миль при 15 узлах. Силовая установка: 1 бензиновый двигатель, 800 л.с. (ГАМ–34БП). Вооружение: 1 × 76,2 мм пушка в танковой башне, 1 × 12,7 мм пулемет ДШК, 1 × 7,62 мм пулемет ДТ. Экипаж: 13 чел.

30.05.1943 г. прибыл по железной дороге из Астрахани в Ейск. 02.06.1943 г. был включен в состав Азовской военной флотилии Черноморского флота.

Участвовал в обороне Сталинграда, Новороссийско–Таманской (9.09–9.10.1943 г.) наступательной операции.

10 октября 1943 г., следуя на выполнение боевого задания, при выходе из Глухого канала (Темрюк) подрывался на неконтактной мине и затонул. Было спасено 2 человека.

801. «БК–312», бронекатер

Проект 1125 (малый бронекатер). Вступил в строй октябре 1942 г. в состав Волжской военной флотилии. В составе Азовской военной флотилии с 20.04.1943 г., до 18.09.1942 № 73, до 03.10.1942 г. № 71, до 09.10.1942 № 94, до 16.11.1942 № 71, до 21.03.1943 № 61.

Потоплен артогнем противника в Таганрогском заливе 30.08.1943 г.

По данным гидрографии на расстоянии 53 и 37 кабельтовых от косы Беглицкая находятся два объекта. Фактические координаты первого объекта 47°02.066'N 38°35.705'E. Глубина около 5 м. Возвышение над грунтом 3,5 м. Второго 47°03.529'N 38°34.553'E. Глубина 4 м. Возвышение над грунтом 2 м.

948. БКА–302 (БКА–414), бронекатер

Заводской № 302. Затонул в шторм 29 ноября 1943 г. при буксировке из Темрюка в Ахтари. Погибло 4 человека.

949. ТКА–111, торпедный катер

Подорвался на мине 7 ноября 1943 г. у м. Ахиллеон. Погибло 7 человек, в т.ч. командир звена старший лейтенант А.А. Макуха.

950. ПГ–83, полуглиссер

Входил в состав Азовской военной флотилии. Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. 31 октября 1943 г. был выброшен на берег в районе пристани Кучугур.

951. «Мухин», буксир

Подорвался на mine 18 ноября 1943 г. в районе м. Ахиллеон. Погибло 4 человека.

952. М–17 (№ 2295), сейнер

Входил в состав Азовской военной флотилии. Участвовал в Керченско–Эльтигенской десантной операции. Подорвался на mine и затонул 1 ноября 1943 г. в районе м. Ахиллеон.

953. № 2800, сейнер

Входил в состав Азовской военной флотилии. 1 ноября 1943 г. подорвался на mine и затонул в районе м. Ахиллеон, при оказании помощи «М–17». Общее количество погибших с двух сейнеров составило 246 человек.

954. «Дуб № 18», сейнер

Входил в состав Азовской военной флотилии. Был на буксире у сейнера М–17. Подорвался на неконтактной mine 6 ноября 1943 г. в районе м. Ахиллеон.

955. «Сокол», сейнер (буксир)

Затонул в шторм из–за ветхости корпуса 5 ноября 1943 г. у Кучугур.

956. № 2140, бензозаправщик

Перевернулся при буксировке 3 ноября 1943 г. между Пересыпью и Голубицкой.

957. № 2142, бензиновоз (катер)

Взорвался и сгорел по неизвестной причине 23 ноября 1943 г. у Темрюка.



802. «Дунайская–2», баржа

Грузоподъемность 1150 тонн. 29 сентября 1943 г. баржа «Дунайская–2» следовала из порта Азов в порт Осипенко с людьми и 1077 т груза. В Таганрогском заливе баржа подорвалась на mine и затонула. Погибли 128 чел. Координаты гибели, по данным исторических источников, — 46°56'N 38°37'E. По этим координатам объекта на грунте не обнаружено. В 3,5 км от этой точки по курсу 260°, согласно данным гидролокации, на грунте находится объект, по размерам схожий с баржей. Координаты 46°55.668'N 38°34.390'E. Глубина около 4,5 м.

958. «Штурман», сторожевой корабль

Тип «Войков». Бывший колесный буксирно–пассажирский пароход (до 1922 г. «Коцебу»). Построен в 1869 г. Полная вместимость 196 брт. Длина 41.2 м., ширина 7.2 м., осадка 1.5 м. ГЭУ котломашинная, 300 л.с. Скорость 9 узлов, дальность 470 миль. Вооружение: 4 × 45 мм, 6 × 7.62 мм пулеметов.

Во время Гражданской войны в качестве вооруженного судна входил в состав Доно–Азовской флотилии. Использовался как штабной корабль, затем как самоходная плавбаза. Разоружен и возвращен Главному управлению водного транспорта в 1922 г. Мобилизован 29.07.1941 г., переоборудован в сторожевой корабль–тральщик и зачислен в состав Азовской флотилии. Участвовал в обороне Керченского пролива в мае 1942 г. и Темрюка в августе 1942 г.

Погиб 15 августа 1942 г. (по другим данным — 24.08.1942 г.) в районе порта Темрюк во время налета вражеской авиации. Сведений о погибших нет.

959. «Н. Щорс», вспомогательный сторожевой катер

Взорван 22 августа 1942 г. в Темрюкском заливе.

960. СКА–0911 (БК–8), вспомогательный сторожевой катер

Потоплен авиацией противника 27 апреля 1943 г. у косы Ачучевская (около Приморско–Ахтарска).

961. «КАТЩ–193» («Азовец»), катер–тральщик

Бывший германский катер охраны рейдов, переоборудованный из сей–

нера. 30.08.1943 г. угнан экипажем, сдался КАТЩ–176 и впоследствии включен в состав Азовской флотилии ЧФ в качестве катера–тральщика. Вооружение: 1 × 20–мм, 1 × 7.62–мм пулемет. Участвовал в Керченско–Эльтигенской (31.10–11.12.1943 г.) десантной операции. 2 ноября 1943 г. подорвался на неконтактной мине у Темрюка с 60 десантниками на борту. Погибло около 20 человек, в т.ч. 5 моряков.

962. «КАТЩ–534», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Азчергосрыбтреста «Нахимов» (до 02.05.1942 г.). Мобилизован 10.09.1941 г. и включен в состав ЧФ в качестве плавсредства. 30.04.1942 г. переоборудован и переклассифицирован в катер–тральщик и включен в боевой состав флота. Потоплен 14 ноября 1941 г. авиацией противника у м. Ахиллеон.

963. «КАТЩ–571», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Крымгосрыбтреста «Марс» (до 06.06.1942 г.). Построен в 1938 г. Водоизмещение 36 т. Размерения 14 × 4 × 1,4 м. ГЭУ 50 л.с. Скорость 7 узлов. Мобилизован 10.04.1942 г. переоборудован в катер–тральщик и включен в состав Азовской флотилии ЧФ. Потоплен береговой артиллерией противника 18 августа 1942 г. у Кучугур в Темрюкском заливе.

964. «КАТЩ–573», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Крымгосрыбтреста «Хасановец» (до 06.06.1942 г.). Водоизмещение 28–36 т. Мобилизован 10.04.1942 г. переоборудован в катер–тральщик и включен в состав Азовской флотилии ЧФ. Потоплен авиацией противника 22 августа 1942 г. около Темрюка.

965. «КАТЩ–574», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Крымгосрыбтреста «Шторм» (до 06.06.1942 г.). Водоизмещение 28–36 т. Мобилизован 10.04.1942 г. переоборудован в катер–тральщик и включен в состав Азовской флотилии ЧФ. Потоплен артиллерийским огнем германских катеров–тральщиков «R–36», «R–37» и «R–166» 15 августа 1942 г. у м. Каменный в Темрюкском заливе.

966. «КАТЩ–577», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Новороссийской МРС «Циклон» (до 21.05.1942 г.). Построен в 1937 г. Водоизмещение 60 т. Размерения 17 × 5 × 1.2 м. ГЭУ 55 л.с. Скорость 7 узлов. Мобилизован 21.05.1942 г., переоборудован в катер–тральщик и 4.06.1942 г. включен в состав Азовской флотилии ЧФ.

Потоплен авиацией противника 14 августа 1942 г. у м. Каменный в Темрюкском заливе.

967. «КАТЩ–578», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Новороссийской МРС «Шквал» (до 04.06.1942 г.). Мобилизован 30.10.1941 г., переоборудован в катер–тральщик и 22.01.1942 г. включен в состав Азовской флотилии ЧФ. Потоплен 20 августа 1942 г. артиллерийским огнем германских катеров–тральщиков «R–36», «R–37» и «R–166» в Темрюкском заливе.

968. «КАТЩ–579», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Новороссийской МРС «Ураган» (до 21.05.1942 г.). Мобилизован 21.05.1942 г., переоборудован в катер–тральщик и 04.06.1942 г. включен в состав Азовской флотилии ЧФ. Подорвался на mine 24 августа 1942 г. в районе Пересыпи Темрюкского залива.

969. «КАТЩ–581», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Новороссийской МРС «Туапсе» (до 21.05.1942 г.). Водоизмещение 63 т. Мобилизован 21.05.1942 г., переоборудован в катер–тральщик и 04.06.1942 г. включен в состав Азовской флотилии ЧФ. По одним данным, потоплен авиацией противника 24 августа 1942 г. у м. Пекла в Темрюкском заливе. По другим — во время следования из Азовского моря в Черное, близко приблизился к берегу и был выброшен штормом на прибрежные камни. Личный состав катера взорвал судно, чтобы оно не досталось противнику, и стал прорываться в сторону п. Батарейка. Останки катера были обнаружены во время экспедиции «Неизвестный Азов–2011» на удалении от берега — 10 м. По характеру находок, было определено, что тральщик перед затоплением горел.

970. «КАТЩ–585», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Азчергосрыбтреста. До 21.05.1942 г. «Тайфун № 2», с 21.06.1944 г. «КТ–585». Мобилизован 21.05.1942 г., переоборудован в катер–тральщик и 04.06.1942 г. включен в состав Азовской флотилии ЧФ. Водоизмещение 35 т. Размерения 19,3 × 5 × 1,9 м. ГЭУ 35 л.с. Скорость 5 узлов. Вооружение: 1 × 45 мм, 1 × 7,62 мм пулемет, тралы. Экипаж 18 чел.

Потоплен авиацией противника 26 августа 1942 г. в районе Темрюка и 30.08.1942 г. исключен из списков ВМФ. По некоторым сведениям, катер был поднят и 06.11.1942 г. после капитального ремонта вновь зачислен в состав ЧФ.

971. «КАТЩ–586», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Азчергосрыбтреста «Венера» (до 04.06.1942 г.). Мобилизован 30.11.1941 г., переоборудован в катер–тральщик и 22.01.1942 г. включен в состав Азовской флотилии ЧФ. Затоплен 22 августа 1942 г. у Темрюка.

972. «КАТЩ–174», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Ахтарской МРС «Партизан». Построен в 1936 г. Водоизмещение 32 т. Размерения 15,8 × 4,8 × 1,7 м. ГЭУ 35 л.с. Скорость 7 узлов. Мобилизован 19.03.1943 г., переоборудован в катер–тральщик и включен в состав Азовской флотилии ЧФ. Потоплен авиацией противника 27 апреля 1943 г. у косы Ачуевская (около Приморско–Ахтарска).

973. «КАТЩ–178», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер Азчергосрыбтреста (до 31.05.1943 г. сейнер № 7). Мобилизован 19.03.1943 г., переоборудован в катер–тральщик и включен в состав Азовской флотилии ЧФ. В некоторых документах числится под наименованием «МК–7».

Потоплен 25 сентября 1943 г. береговой артиллерией противника около ст. Голубицкая (близ Темрюка).

974. «КАТЩ»–183», вспомогательный катер–тральщик

Бывший сейнер треста Азчергосрыбтреста (25.06.1943 г. сейнер № 6). Мобилизован 25.06.1943 г., переоборудован в катер–тральщик и включен в состав ЧФ. Участвовал в освобождении Мариуполя 10.09.1943 г.



Потоплен 24 сентября 1943 г. береговой артиллерией противника около ст. Голубицкая (близ Темрюка).

803. Т–494, тральщик

Типа «Эльпидифор». Бывшая паровая грунтоотвозная шаланда Черномортехфлота. Построена в 1889 г., до 17.03.1922 г. носила название «Олешье», до 29.06.1941 г. — «Сары–Камыши». Мобилизована 22.06.1941 г., переоборудована в тральщик и 30.06.1941 г. вошла в состав Черноморского флота. Водоизмещение: 950 т. Длина: 45,6 м, ширина: 8,3 м, осадка: 3,2 м. Мощность паровой машины: 230 л.с. Скорость: 7 уз. Вооружение: 2 45–мм орудия, 2 7,62–мм пулемета, тралы. Носил бортовой № 54. С 10.04.1942 г. входил в состав Азовской флотилии.

29 апреля 1942 г., находясь в дозоре в районе Ясенского залива, Т–474 подвергся атаке авиации противника. От полученных повреждений затонул у м. Ачуева. Погибло 20 чел.

Согласно сведениям источников, координаты гибели 46°04'N 37°46'E. По данным карты гидрографии района, на грунте находится объект (с пометкой «положение сомнительно») с координатами 46°04.109'N 37°45.928'E. Глубина 6,8 м. Возвышение над грунтом 2 м.

975. Т–491 «Кизилташ», вспомогательный тральщик

Затонул при буксировке 2 марта 1942 г. в районе Кучугур Темрюкского залива.

976. ДБ–41, десантный бот

Проект 165. Затонул в шторм 28 октября 1943 г. в районе Кучугур Темрюкского залива.

977. ДБ–33, десантный бот

Проект 165. Затонул в шторм 10 января 1944 г. у Ачуевской косы.

978. СКА–0212 (М–13), малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Потоплен немецкой авиацией 25 апреля 1943 г. около Ахтара (Приморско–Ахтарск).

979. СКА–0312 (М–14), малый охотник за подводными лодками

Типа «МО–4». Потоплен немецкой авиацией 25 апреля 1943 г. около Ахтара (Приморско–Ахтарск).

980. № 34, тендер

Подорвался на mine 20 января 1944 г. в районе Темрюка.

981. № 5, паром

16–тонный паром десанта морской пехоты. Собран 54–м омпмб. 12 ноября 1943 г. был пробит катером и затонул в Глухом канале (Темрюк).

982. № 6, паром

16–тонный паром десанта морской пехоты. Собран 54–м омпмб. 12 ноября 1943 г. разбит штормом и затонул в районе Кучугур.

983. «Апполон», брандвахта

Бывший железный колесный однопалубный двухмачтовый буксирно – грузо — пассажирский пароход. Построен в конце 1868 г. в Великобритании для русского промышленника Суровцева (корпус — С. Mitchell & Co., Newcastle, паровая машина завода Gaterhead, Black & Co). Строительный номер № 183. Экипаж 19–21 чел.

Работал на Черном и Азовском морях. В конце 1869 г. приобретен А. Кривошеиным (будущий городской голова Ростова) и приписан к Одессе (№ 274). С 1890 г. находился в собственности А.Стороженко. Ходил из Ростова–на–Дону по портам Азовского моря. С 1895 г. приписан к Ростову–на–Дону (№ 1225). После банкротства хозяина в конце 1896 г. продан в «Общество пароходства по Дону, Азовскому и Черному морям с их притоками» и стал использоваться на маршруте Ростов–на–Дону — Керчь с заходом в Таганрог, Ейск, на Кривую косу, в Мариуполь и Темрюк.

В 1908 г. приобретен Н.Н. Макаровым, а с 1915 г. в собственности М.В. Варварова. В годы Первой мировой войны работал на той же линии.

В феврале 1918 г. национализирован. После взятия Ростова–на–Дону частями белой армии возвращен хозяину, а в августе 1918 г. призван в Донскую

транспортную флотилию. Приказом по Речным силам Дона № 71 от 13.05.1919 г. сдан в отряд судов Морских Сил Дона, но в конце июня 1919 г. вновь возвращен прежнему хозяину.

11.02.1920 г. захвачен частями РККА и в середине февраля 1920 г., после национализации, сдан Главоду НКПС. 20.08.1920 г. включен в Красную Азовскую ВФ в качестве тральщика. Принимал участие в боевых действиях.

В начале октября 1920 г. переоборудован в минный заградитель. Как минный заградитель нёс до 150 мин.

21.02.1921 г. демобилизован и сдан Аз.Кав. Мор.Тран. НКПС.

18.11.1921 г. переименован в «Чеганы». 17.03.1922 г. включен в Черноморо–Азовский округ морских сообщений НКПС.

С 13.06.1922 г. числится в составе Черноморо–Азовском государственном морском пароходстве Центрального правления Государственного торгового флота.

19.10.1926 г. продан на слом «Руд.металл.торгу» и исключен из списков, но не разобран и использовался в Темрюке как брандвахта «Апполон». В этом статусе дожил до Великой Отечественной войны и 21.08.1942 г., накануне сдачи советскими войсками Темрюка, взорван экипажем и затоплен в Темрюкском заливе у ст. Ахтаназовская. Данные о подъеме в 1947 г. и разборке на металл не достоверны. Вероятней, что судно не было поднято и до сих пор его останки лежат у берега напротив станицы Ахтаназовская в районе 45°21'N 37°06'E, где на грунте по данным гидролокации обнаруживается до 10 затопленных судов.

ИНОСТРАННЫЕ СУДА

797. SF, паром

Германский армейский паром типа «Ziebel» («Зибель»). Номер неизвестен. Длина: 32,31 м, ширина: 14,86 м, осадка: 1,83 м. Водоизмещение: 143 т. Мощность дизелей: 2 × 320 л.с. Скорость: максимальная — 7,5 уз., экономическая — 6,0 уз. Дальность плавания: 350 миль. Вооружение: 1 40–мм и 2 20–мм орудия

28 июля 1942 г. армейский паром подорвался на mine в 6 милях южнее порта Мариуполь. Координаты гибели неизвестны. Согласно данным гидролокации, на расстоянии 6 миль южнее Мариуполя объекты на дне не обнаруже-

ны. Единственный объект, размерами похожий на паром «SF», находится в 6,7 милях от Мариуполя. С малой долей вероятности можно утверждать, что он и является армейским паромом типа «Ziebel». Фактические координаты объекта 46°56.116'N 37°31.700'E. Глубина 8 м. Возвышение над грунтом 3 м.

800. F-133A, быстроходная десантная баржа

Принадлежала Германии. 10 августа 1942 г. в 15 ч. БДБ F-133A подорвалась на mine и затонула в районе Ейска. По данным источников, точка гибели 46°43'N 38°16'E. Координаты не верны — попадают практически на центральную площадь г. Ейска. До ближайшего объекта, обнаруженного гидрологами, 6,5 километра. Координаты 46°42.277'N 38°10'57"E. Глубина 2,5 м. С определенной степенью вероятности данный объект является БДБ F-133A. В этом же районе 15.08.1942 г. затонул от подрыва на mine сторожевой катер V1, принадлежавший Хорватии.

984. L-3, лихтер

Принадлежал Германии. По сведениям источников, 23 августа 1943 г. лихтер L-3 с грузом снарядных стаканов подорвался на mine и затонул в 22 милях юго-западной города Таганрога. Координаты отсутствуют. По сведениям А. Ёлкина, на данном расстоянии юго-западной Таганрога объекта нет. Но если расстояние считать не в милях, а в километрах, то в 21 километре юго-западнее Таганрога на грунте обнаружен объект, по размерам схожий с небольшим судном.

Координаты объекта 47°05.518'N 38°43.928'E. Глубина около 4 метров.

805. «Hoflein» («Хофлейн»), буксир

Принадлежал Германии. Спущен на воду в 1941 г. длина 31 м.

24 июля 1943 г. подорвался на mine и затонул в 16 милях северо-западной г. Темрюк. Погибло 16 человек. По данным источников, точка гибели 45°27'N 37°04'E. Согласно отчету о гидролокации, по этим координатам затопленного объекта нет. На расстоянии 7,5 км западнее от архивных координат на грунте находится затонувшее судно, по размерам, соответствующее буксиру «Хофлейн». Координаты 45°27.484'N 36°58.141'E. Глубина около 10,8 м.

IV. ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД

Юго-западная часть Азовского моря

1052. «Кубань», грузовой рефрижераторный теплоход

Принадлежность СССР. Водоизмещение 3113 брт. Затоплен в 1956 г. во время учебного бомбометания. Надстройки срезаны.

Координаты 45°37.575'N 35°14.602'E. Глубина 3 м. Возвышение над грунтом 2,8 м.

1053. «Курск», пароход

Принадлежность СССР. Водоизмещение 8000 тонн. Затоплен в 1954 г. во время учебного бомбометания. Надстройки срезаны.

Координаты 45°36.472'N 35°14.227'E. Глубина 3 метра. Возвышение над грунтом 2,8 метра

1054. «Калинин», грузовой теплоход.

Принадлежность СССР. Водоизмещение 4156 брт. Затоплен в 1955 г. во время учебного бомбометания. Надстройки срезаны.

Координаты 45°34.555'N 35°13.330'E. Глубина 5 м. Судно возвышается над водой.



МЕСТА ГИБЕЛИ ИСТОРИЧЕСКИХ СУДОВ

АКВАТОРИЯ КРЫМСКОГО ПОЛУОСТРОВА

КОРАБЛИ И СУДА, ЗАТОПЛЕННЫЕ ИЛИ ЗАТОНУВШИЕ В ПЕРИОД КРЫМСКОЙ ВОЙНЫ (1853–1856 г.г.)

«Кулевчи», 60–пушечный фрегат

Трехмачтовый фрегат «Кулевчи» был заложен в Николаевском адмиралтействе 18 марта 1844 г. Корабельный мастер подполковник А.С. Акимов. Размеры: длина по верхней палубе 53,9 м, ширина по мидельшпангоуту — 14,6 м. Вооружение — 60 орудий. Экипаж 463 человек.

Спущен на воду 20 сентября 1847 году и включен в состав Черноморского Флота. Назван в память о победе русских войск под командованием генерал-фельдмаршала И.И. Дибича над турецкими войсками 30 мая 1829 года в сражении у села Кулевчи.

В 1848, 1849 и 1851 годах в составе отрядов выходил в крейсерство у кавказского побережья. В июле-августе 1850 года курсировал вдоль берегов Черного моря по маршруту Севастополь — Феодосия — Керчь — Анапа — Новороссийск — Пицунда — Феодосия — Севастополь под флагом начальника штаба Черноморского Флота контр-адмирала В. А. Корнилова. В составе эскадры находился в практическом плавании в Чёрном море в 1852 году.

С 20 мая по 3 июля 1853 года выходил в крейсерство к проливу Босфор. С августа по сентябрь того же года в составе отряда участвовал в перевозке войск из Одессы в Севастополь.

Участвовал в Крымской войне. 12 ноября 1853 года вышел из Севастополя к Синопу в составе эскадры контр-адмирала Ф. М. Новосильского на усиление эскадры П. С. Нахимова. Через четыре дня эскадры соединились, а ещё через два дня состоялось Синопское сражение.

Во время Синопского сражения совместно с фрегатом «Кагул» дрейфовал в тылу у эскадры для пресечения попыток отхода турецких судов из бухты. Вел обстрел выходящего из бухты турецкого пароход «Таиф», по пароходу было произведено 260 выстрелов, но из-за установившегося встречного ветра фрегат не смог его преследовать, и пароходу удалось уйти. 22 ноября фрегат «Кулевчи» вернулся в Севастополь, совместно с фрегатом «Кагул» сопровождая повреждённый корабль «Императрица Мария».

17 февраля 1854 года вошёл в состав эскадры обороны Севастопольского рейда. 31 марта вместе с фрегатом «Кагул» крейсировал у Севастополя, обнаружил и преследовал английский пароход, подошедший ко входу на рейд. Но пароходу после короткой перестрелки удалось уйти в море. В сентябре 1854 года поставлен в гавань, а экипаж переведён в состав морского батальона.

27 августа 1855 года «Кулевчи» был затоплен на Севастопольском рейде при оставлении города гарнизоном. После войны при расчистке Севастопольской бухты 25 июня 1859 году был поднят со дна и продан.

Командиры корабля: П. И. Кислинский (1848–1849 годы); И. А. Ендогуров (1850–1852 годы); С. С. Лесовский (по октябрь 1853 года); Л. И. Будищев (с октября 1853 года); Ф. С. Керн (1854–1855 годы).

«Калипсо», 18-ти пушечный корвет

Был заложен 20.06.1841 г. в Николаевском адмиралтействе. Корабельный мастер штабс-капитан И.В. Машкин. Размеры: длина – 37,5 м, ширина – 11,4 м, осадка — 4,5 м. Вооружение: 18 орудий (24-фн). Экипаж: 190 чел.

Спущен на воду 09.09.1845 г., вошел в состав Черноморского Флота.

В 1846–1848, 1851 и 1852 гг. находился в практических плаваниях с эскадрами в Черном море (по два–три месяца в году) и в составе отрядов действовал у Кавказского побережья. В 1849 и 1850 гг. находился в Греции в распоряжении русского посланника. В марте–июле 1853 г. с отрядом контр-адмирала Ф.М. Новосильского крейсировал у Кавказского побережья. 17.09–02.10 в составе эскадры вице-адмирала П.С. Нахимова перевозил из Севастополя в Сухум-Кале 13-ю пехотную дивизию (доставил 250 человек Брестского полка).

Участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг.

26.10.1853 г. доставил на эскадру вице-адмирала П.С. Нахимова, крей-

сирующую в Черном море, предписание начальника Главного морского штаба адмирала князя А.С. Меншикова «брать и разрушать турецкие военные суда», вернулся в Севастополь, а затем ушел в Одессу, где до декабря 1853 г. занимал брандвахтенный пост.

Вернувшись в Севастополь, в марте-августе 1854 г. в составе эскадры защиты рейда занимал позицию у входа на рейд. В сентябре 1854 г. вошел в Корабельную бухту (большая часть экипажа была отправлена на сухопутные позиции).

Корвет был затоплен 27.08.1855 г. при оставлении Севастополя русскими войсками. Поднят 11.03.1859 г. и продан.

Командиры корабля: В.И. Буткевич (1846–1848); Г.А. Кригер (Вевельфон Кригер) (1849–1850); Л.И. Долман (с 1851 по 09.1852); И.Л. Стронский (с 9.1852); Ф.С. Керн (по 10.1853); Л.А. Исаков (с 10.1853 по 13.09.1854); Н.Ф. Юрьев (с 13.09.1854 по 08.1855).

«Орест», 18 пушечный корвет

Заложен 29 декабря 1835 г. в Николаеве. Строитель капитан Акимов. Длина 113 ф. 4 д., ширина 30 ф. 5 д. Спущен на воду 31 октября 1836 г. Затоплен в Севастополе в 1855 г. Поднят 14.03.1859 г. и подарен Херсонской обители.

«Птоломей», 18–пушечный бриг

Заложен 26.07.1842 г. в Николаеве. Строитель штабс-капитан Г.В. Афанасьев. Длина 101 ф., ширина 32 ф. Спущен на воду 09.09.1845 г. и включен в состав Черноморского Флота. В 1847, 1849, 1852 и 1853 гг. в составе отрядов и эскадр находился в практических плаваниях в Черном море. В 1850 г. и 1851 г. находился в Архипелаге в распоряжении русского посланника в Греции. 03.11.1852 г. штормом выброшен на отмель о-ва Тендра. Экипаж был спасен, а бриг снят с мели и отремонтирован. В 7–12.1853 г. в составе отряда действовал у Кавказского побережья. Участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг. До декабря 1853 г. находился в крейсерстве у Кавказского побережья, затем прибыл в Севастополь. В 1855 г. затонул в Севастополе от пробоин, полученных при бомбардировке города англо–французскими войсками.

«Тезей», 18–пушечный бриг

Заложен 26 июля 1842 г. в Николаеве. Строитель штабс–капитан Афонасьев. Длина 101 ф., ширина 32 ф. Спущен на воду 9 сентября 1845 г. Затоплен в Севастополе в 1855 г. Поднят 26.11.1856 г. и продан.

«Эней», 16–ти пушечный бриг

Бриг был заложен 23.06.1840 г. в Николаевском адмиралтействе строителем штабс–капитаном Г.В. Афонасьевым. Размеры: длина – 32,1 м, ширина – 10,2 м, осадка — 4,1 м. Вооружение: 16 орудий (нес на борту 12 орудий).

Спущен на воду 26.07.1842 г., вошел в состав Черноморского Флота.

В 1843 г. находился в практических плаваниях в Черном море. 01.07.1844 г. вышел из Севастополя в Архипелаг в распоряжение русского посланника в Греции. Весной 1849 г. вернулся из Архипелага в Севастополь. В 1850 г. вновь был послан в Архипелаг в распоряжение русского посланника в Греции, плавал по Средиземному морю.

22.03.1851 г. в Триесте бриг посетил австрийский император Франц Иосиф I. В ноябре 1851 г. бриг «Эней» вернулся в Севастополь. В 1852 г. с отрядом крейсировал у Кавказского побережья. 20.05.1853 г. в составе отряда вышел к пр–ву Босфор для наблюдения за турецким флотом.

Участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг.. 29.10.1853 г. с эскадрой вице–адмирала В.А. Корнилова вышел из Севастополя к румелийскому берегу на поиск турецкого флота.

06.11.1853 г. в составе эскадры вице–адмирала П. С. Нахимова он остался в крейсерстве, пошел вдоль анатолийского берега. 11.11 после обнаружения в Синопской бухте турецкой эскадры отправлен П.С. Нахимовым с донесением в Севастополь, куда прибыл 13.11.

В феврале 1854 г. вошел в эскадру защиты Севастопольского рейда.

27.08.1855 г. бриг был затоплен при оставлении Севастополя русскими войсками. Поднят 14.03.1859 г. и введен в состав флота.

Командиры корабля: Н.В. Ловягин (1843–1849); И.С. Унковский (1850–1851); князь И.В. Ширинский–Шихматов (1852–1854); Д.В. Ильинский (1855).

«Эндимион», 12–ти пушечный бриг

Заложен 24 ноября 1837 г. в Николаеве. Строитель капитан С.И. Чернявский. Длина – 27,8 м., ширина 8,8 м. Вооружение – 12 орудий.

Спущен на воду 16.06.1839 г. и вошел в состав Черноморского флота. Осенью 1839 перешел из Севастополя в Архипелаг в распоряжение русского посланника в Греции. В 1841 вернулся в Севастополь. В 1842–1853 гг. в составе отрядов находился у Кавказского побережья. 27.07.1853 г. пришел к Тенгинскому укреплению и огнем своих орудий содействовал отражению нападения 3000 горцев. Подойдя к берегу, насколько позволили глубины, огнем обратил горцев в бегство. Участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг. Затоплен в Севастополе в 1855 г.

Командиры: А.А. Зарин (1839–1843), В.Е. Храповицкий (1844–1846), А.А. Фролов (1847), А. Н. Скоробогатов (1848–1851), К.К. Штофреген (с 1852 до 5.1853), Л.А. Исаков (в 5–10.1853), Ф.Д. Степанов (1854).

Поднят 06.03.1859 г. и введен в состав флота.

«Неарк», 12–ти пушечный бриг

Заложен 5 сентября 1839 г. в Николаеве. Строитель поручик Кирилов. Длина 27,8 м., ширина 8,8 м. Вооружение 12 орудий. Спущен на воду 13.11.1840 г. и включен в состав Черноморского Флота.

В 1841, 1842, 1845–1849, 1851 и 1852 гг. в составе эскадр и отрядов находился в практических плаваниях в Черном море и действовал у Кавказского побережья. 10.7.1843 вышел из Севастополя в Константинополь в распоряжение русского посланника в Турции. В 1844 г. вернулся в Севастополь. В 1850 находился в Константинополе в распоряжении русского посланника. В 1853 занимал брандвахтенный пост в Севастополе. Участвовал в Крымской войне 1853–1856 гг. В 1853–1855 гг. находился в Севастополе.

Затоплен в Севастополе 27 августа 1855 г. Командиры: В.И. Буткевич (1841–1844 гг.), К. А. Леонтьев (1845–1847 гг.), А.П. Арбузов (1848–1849 гг.), Н.Е. Рябинин (с 1850 до 6.1853 гг., П.П. Спицын (с 6.1853 по 1854 гг.).

Поднят 07.06.1857 г. и разобран.

«Аргонавт», 12–ти пушечный бриг

Заложен 2 февраля 1837 г. в Севастополе. Строитель подполковник Прокофьев. Длина 90 ф., ширина 26 ф. Спущен на воду 3 сентября 1838 г. Затоплен в Севастополе в 1855 г. Поднят 9.03.1859 г. и введен в состав флота.

«Язон», 12–пушечный бриг

Заложен 28 января 1847 г. в Севастополе. Строитель прапорщик Редькин. Длина 104 ф., ширина 30 ф. 6 д. Спущен на воду 20 октября 1850 г. Затоплен в Севастополе в 1855 г. Поднят 14.05.1857 г. и введен в состав флота.

«Фемистокл», 12–ти пушечный бриг

Заложен 4 октября 1838 г. в Николаеве. Строитель штабс–капитан Афонасьев. Длина 105 ф., ширина 33 ф. 6 д. Спущен на воду 17 ноября 1839 г. Затоплен в Севастополе в 1855 г. Поднят 7.09.1856 г. и продан.

«Смелая», 16–ти пушечная шхуна

Заложена 22 октября 1838 г. в Севастополе (по другим данным 10.05.1839 г. в Николаеве). Строитель подполковник Прокофьев. Длина 92 ф., ширина 25 ф. 6 д. Спущена на воду 10 мая 1839 г. Затонула в Севастополе от полученных пробоин в 1855 г. Поднята 10.05.1858 г. и продана.

«Дротик», 16–ти пушечная шхуна

Заложена 24 ноября 1837 г. в Николаеве. Судостроитель подпоручик Венберг. Длина 99 ф. 3 д., ширина 25 ф. 6 д. Спущена на воду 16 июня 1839 г. Затоплена в Севастополе в 1855 г. Поднята 9.10.1856 г. и продана.

«Забияка», 16–ти пушечная шхуна

Заложена 4 октября 1838 г. в Николаеве. Судостроитель штабс–капитан Афонасьев. Длина 99 ф. 3 д., ширина 25 ф. 6 д. Спущена на воду 24 августа 1839 г. Затоплена в Севастополе в 1855 г. Поднята 13.09.1856 г. и продана.

«Проворный», тендер

Заложен 18 марта 1844 г. в Николаевском адмиралтействе. Судостроитель подполковник А.С. Акимов. Длина 19, 4 м, ширина 6,4 м. Вооружение – 10/12 пушек: 2–3-фн чугунные пушки, 1–3/4-фн медные пушки, 8–12-фн корронад. Спущен на воду 9 сентября 1845 г. В 1848 и 1849 гг. находился в Греции в распоряжении русского посланника. Тимберован в Севастополе в 1853 г. В 1853 и 1854 гг. был брандвахтой в Керчи, затем перешел в Севастополь. Затоплен в Севастополе в августе 1855 г. Поднят 13.09.1856 г. и введен в состав флота..

«Скорый», тендер

Заложен 18 марта 1844 г. в Николаеве. Судостроитель подполковник Акимов. Длина 19,3 м, ширина 7,3 м. Вооружение — 12 пушек: 2–3-фн чугунные пушки, 10–12-фн. корронад. Спущен на воду 9 сентября 1845 г.

В 1846—1851 годах использовался для гидрографических работ и практических плаваний в Чёрном море. Принимал участие в Крымской войне (1853–1856). Затонул от пробоин в Севастополе в 1855 г. Поднят 24.09.1856 г. и введен в состав флота.

«Легкий», тендер

Заложен 12.09.1834 г. в Николаевском адмиралтействе. Судостроитель штабс-капитан Г.В. Афанасьев (Афонасьев). Длина 20, 5 м, ширина 7, 4 м. Вооружение — 12 пушек: 2–3-фн чугунные пушки, 10–12-фн корронад.

Спущен на воду 06.07.1835 г. В 1836 и 1839–1842 гг. ежегодно в составе отрядов действовал у Кавказского побережья. 03.05.1839 г. с эскадрой вице-адмирала М. П. Лазарева участвовал в высадке десанта в устье р. Субаши. В 1837–1838 гг. находился в Греции в распоряжении русской миссии. В 1843–1853 гг. был брандвахтой в Евпатории. Затоплен в Севастополе в 1855 г. при оставлении города русскими войсками.

Командиры: В.Е. Храповицкий (до 6.1836 г.; 1840–1841 г.), А.Д. Варницкий (с 6.1836 г. до 8.1839 г.), П. Д. Протопопов (с 8.1839 г.), А. А. Фролов (1842–1843 гг.), М. И. Флуки (1844–1848 гг.), Н. М. Крузе (1849–1852 гг.), Н.П. Драгопуло (1853–1854 гг.).

Поднят 16.08.1856 г. и продан.



«Бессарабия», пароходофрегат

Заложен в 1842 г. в Англии. Судостроитель Питчер. Длина 180 ф., ширина 31 ф. Вооружение — 6 орудий. Мощность — 260 сил. Спущен на воду в 1843 г. Затоплен в Севастополе 30.08.1855 г. Поднят 22.01.1860 г. и сдан на слом.

«Парижанка», яхта

Затоплена в Севастопольской бухте в августе 1855 г. Поднята.

«Стрела», яхта

Заложена 12 сентября 1834 г. в Николаеве. Судостроитель капитан Дмитриев. Длина 57 ф., ширина 18 ф. 9 1/2 д. Вооружение – 10 орудий. Спущена на воду 27 апреля 1835 г. Затоплена в Севастополе в 1855 г. Поднята 23.08.1858 г. и продана.

«Громносец», пароходофрегат

Заложен в 1842 г. в Англии. Судостроитель Питчер. Длина 180 ф, ширина 31 ф. Вооружение 6 орудий. Мощность — 260 сил. Спущен на воду в 1843 г. Затоплен в Севастополе 30.08.1855 г. Поднят 8.03.1860 г. и сдан на слом.

«Одесса», пароходофрегат

Заложен в 1842 г. в Англии. Длина 175 ф, ширина 31 ф. 10 д. Вооружение 4 орудия. Мощность — 260 сил. Спущен на воду в 1843 г. Затоплен в Севастополе 30.08.1855 г. Поднят 2.04.1860 г. и сдан на слом.

«Крым», пароходофрегат

Заложен в 1842 г. в Англии. Длина 175 ф, ширина 31 ф. 10 д. Вооружение 4 орудия. Мощность — 260 сил. Спущен на воду в 1843 г. Затоплен в Севастополе 30.08.1855 г. Поднят 8.12.1859 г. и сдан на слом.

«Владимир», пароходофрегат

Заложен в 1847 г. в Англии. Судостроитель Дагборн. Длина 200 ф, ширина 35 ф. 11 д. Вооружение 9 орудий. Мощность — 400 сил. Спущен на воду 10 марта 1848 г. Затоплен в Севастополе 28.08.1855 г. Поднят 1.07.1860 г. и введен в состав флота.

«Херсонес», пароходофрегат

Заложен в 1842 г. в Англии. Судостроитель Питчер. Длина 175 ф, ширина 31 ф. 10 д. Вооружение 4 орудия. Мощность — 260 сил. Спущен на воду в 1843 г. Затоплен в Севастополе 30.08.1855 г. Снят с камней 19.07.1856 г. и продан РОПиТ.

«Турок», пароходофрегат

Построен в Англии (?). Захвачен у турок в 1854 г. («Медари–Теджарет»). Затоплен в Севастополе 30.08.1855 г. Поднят 4.07.1858 г. и введен в состав флота.

«Эльбрус» («Эльборус»), пароход

Построен в Англии. Спущен на воду 26.05.1848 г. Затоплен в Севастополе 30.08.1855 г. Поднят 22.03.1860 г. и введен в состав флота под названием «Казбек».

«Кубань», транспорт

Заложен 19 ноября 1836 г. в Николаеве. Судостроитель капитан Иванов. Длина 103 ф. 2 д., ширина 29 ф. 2 д. Водоизмещение 350 т. Вооружение — 4 пушки. Спущен на воду 5 сентября 1837 г. Затоплен в Севастополе в 1854 г. Поднят 19.10.1859 г. и введен в состав флота.

«Грозный», пароход

Заложен 13 мая 1842 г. в Николаеве. Строитель капитан Дмитриев. Длина 143 ф., ширина 26 ф. Мощность 120 сил. Вооружение 5 орудий. Спущен на воду 17 сентября 1843 г. Затоплен в Севастополе 30.08.1855 г. Поднят 18.07.1858 г. и продан.

«Ингул», транспорт

Заложен 19 октября 1836 г. в Николаеве. Судостроитель штабс–капитан Афонасьев. Длина 79 ф. 10 д., ширина 21 ф. 6 д. Водоизмещение 160 т. Вооружение — 2 пушки. Спущен на воду 5 сентября 1837 г. Тимберован в Севастополе в 1847 г. Затоплен в Севастополе в 1854 г. Поднят 12.11.1859 г. и введен в состав флота.

«Кинбурн», транспорт

Заложен 19 ноября 1837 г. в Николаеве. Судостроитель штабс-капитан Афонасьев. Длина 69 ф. 3 д., ширина 19 ф. 4 д. Водоизмещение 176 т. Вооружение — 2 пушки. Спущен на воду 10 сентября 1838 г. Тимберован в Севастополе в 1844 г. Затоплен в Севастополе в 1855 г. Поднят 5.10.1859 г. и введен в состав флота.

«Дунай», транспорт

Заложен в 1841 г. в Севастополе. Строитель подпоручик Делабель. Длина 129 ф. 9 д., ширина 34 ф. Водоизмещение 650 т. Вооружение 6 пушек. Спущен на воду 5 октября 1847 г. Затоплен в Севастополе в 1855 г. Поднят 3.08.1856 г. и введен в состав флота.

«Прут» транспорт

Заложен 8 июня 1846 г. в Николаеве. Судостроитель капитан Окунев. Длина 104 ф. 6 д., ширина 29 ф. Вооружение — 4 пушки. Спущен на воду 23 октября 1849 г. Затоплен в Севастополе в 1855 г. Поднят 28.06.1856 г. и введен в состав флота.

«Ялта», транспорт

Заложен 3 июля 1839 г. в Севастополе. Судостроитель подполковник Прокофьев (по другим данным куплен в Англии в 1839 г.). Длина 82 ф., ширина 22 ф. Вооружение — 8 пушек. Спущен на воду 11 декабря 1840 г. Затоплен в Севастополе в 1855 г. Поднят 18.01.1857 г. и введен в состав флота.

«Лаба», транспорт

Куплен в Англии в 1839 г. (по другим данным построен в Николаеве и спущен на воду 5.09.1837). Длина 96 ф., ширина 22 ф. Водоизмещение 280 т. Вооружение 4 пушки. Затоплен в Севастополе в 1855 г. Поднят 25.07.1856 г. и введен в состав флота.

«Лиман», транспорт

Заложен 2 июня 1849 г. в Николаеве. Судостроитель подполковник Черняв-

ский. Длина 95 ф., ширина 26 ф. Водоизмещение 250 т. Вооружение — 2 пушки. Спущен на воду 25 ноября 1850 г. Затонул в Севастополе от полученных пробоин в 1855 г. Поднят 27.04.1859 г. и введен в состав флота.

КОРАБЛИ И СУДА, ЗАТОПЛЕННЫЕ ИЛИ ЗАТОНУВШИЕ В ПЕРИОД ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ (1918–1920 ГГ.)

«Орлан», подводная лодка

Затоплена в 1919 г. на Севастопольском рейде на глубине 31 м. Поднята ЭПРОНом в 1926 г. с глубины

«Карп», подводная лодка

Затоплена в 1919 г. в Северной бухте Севастополя на глубине 17 м. Поднята ЭПРОНом в марте 1926 г.

«Кит», подводная лодка

Затоплена в 1919 г. на Севастопольском рейде. Водоизмещение 620 т. Поднята ЭПРОНом весной 1935 г. с глубины 59 м.

«Краб», подводный минный заградитель

Затоплен в 1918 г. в Севастопольской бухте. Водоизмещение 560 т. Поднята ЭПРОНом осенью 1935 г.

«Судак», подводная лодка (учебная)

Затоплена в 1919 г. на Севастопольском рейде. Поднята ЭПРОНом в 1932–1933 гг. с глубины 57 м.

«Лосось», подводная лодка (учебная)

Затоплена в 1919 г. на Севастопольском рейде. Поднята ЭПРОНом в 1932–1933 гг. с глубины 57 м.

«Налим», подводная лодка (учебная)

Поднята ЭПРОНом в 1932–1933 гг. в районе Севастополя с глубины 57 м.

КОРАБЛИ И СУДА, ЗАТОПЛЕННЫЕ ИЛИ ЗАТОНУВШИЕ В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941–1945 ГГ.)

«Свободный», эскадренный миноносец

Был заложен 23.08.1936 г. по пр. 7 на заводе имени 61 коммунара (№200) в Николаеве, перезаложен по пр.7У в 1938 г., спущен на воду 25.02.1939 г. До 25.09.1940 года корабль носил название «Бесшумный». Водоизмещение: 2404 т. Размеры: длина — 112,5 м, ширина — 10,2 м, осадка — 5 м. Скорость хода максимальная: 36 узлов. Дальность плавания: 1380 миль при 20 узлах. Силовая установка: 54 000 л.с. Вооружение: 4 × 1 130–мм орудия Б–13–2с, 2 × 1 76,2–мм орудия 34–К, 7 × 1 37–мм орудий 70–К, 8 12,7–мм пулеметов, 2 трехтрубных 533–мм торпедных аппарата, 2 бомбомета, 30 глубинных бомб, 4 комплекта параван–тралов, 58 якорных мин заграждения. Экипаж: 271 человек.

К 22 июня 1941 г. корабль находился в 83,8–процентной технической готовности. Не закончив швартовых испытаний, эсминец в августе перешел для достройки в Севастополь. Приемка «Свободного» состоялась 2 января 1942 г., а через неделю корабль официально вошел в состав Черноморского флота.

В январе — феврале эсминец занимался конвойной службой, осуществлял огневую поддержку наших войск под Севастополем. В ночь на 16 марта обстреливал неприятельские позиции на побережье Феодосийского залива. Затем выполнял транспортные рейсы между главной базой флота и портами Кавказа. Один из наиболее примечательных походов состоялся 27–28 мая, когда «Свободный» вместе с «Сообразительным» и крейсером «Ворошилов» перевозил из Батуми в Севастополь личный состав 9–й бригады морской пехоты. Корабли успешно отразили атаки вражеской авиации, без потерь сбив два торпедоносца «Хейнкель–111». Один из них был уничтожен огнем 130–мм орудий «Свободного».

9 июня эсминец конвоировал из Новороссийска в Севастополь транспорт «Абхазия». На следующий день, находясь у стенки артиллерийских мастерских в Корабельной бухте, подвергся атаке авиации противника.

Корабль получил 9 прямых попаданий бомбами весом 100–250 кг. Одна угодила в щит 2-го 130-мм орудия, две — в ходовой мостик, одна — в район первой трубы, одна — во 2-е машинное отделение, две — в кормовой мостик и две — в кормовую часть корпуса. От взрывов загорелся мазут, затем начали рваться поднесенные к зенитным орудиям снаряды. 67 человек из экипажа корабля погибли, многие были ранены, в том числе и командир — капитан 3 ранга П.И. Шевченко. В данной ситуации был отдан единственно правильный приказ – покинуть судно. Вскоре после эвакуации личного состава от пожара взорвались торпеды в первом аппарате, а затем прогремели еще два взрыва — сдетонировал боезапас в кормовых погребах. «Свободный» лег на грунт с креном 50° на правый борт. Носовая надстройка осталась над водой и горела в течение 3 суток. В 1953 г. эсминец был поднят и сдан на слом.

«Серафимович», канонерская лодка

Речной колёсный пароход Доно-Кубанского речного пароходства. Построен в 1935 г. («Красный Флот», Ростов-на-Дону). Близок по типу к КЛ «Димитров» (Пинская флотилия) и «Кузнецк» (Амурская флотилия).

Силовая установка: паровая машина, 150 л.с. Вооружение: 1 × 1 76-мм, 2 × 1 45-мм орудия, 2 × 1 7,62-мм пулемета.

Была мобилизована 2 октября 1941 г. и включена в состав Азовской флотилии ЧФ. Участвовала в обороне Ростова-на-Дону, Таганрога и Азова.

Входила в состав Отдельного Донского отряда Азовская военная флотилии Черноморского флота.

Погибла от ударов Люфтваффе 28 июля 1942 года на р. Дон в районе Боцманского моста (погибли 4 моряка). Авиабомбой была разрушена носовая часть, выведены из строя орудия. После того как были исчерпаны все возможности продолжать боевые действия, экипаж по приказу своего раненого командира взорвал корабль.

В 1944 г. поднята АСС ВМФ отремонтирована и передана Наркомату речного флота для использования в качестве буксира. Выведена из эксплуатации в конце 1950-х гг. и сдана на слом.

«Абхазия», санитарный транспорт

Грузо-почтово-пассажирский теплоход. Заложен 24.10.1926 г. (Балтийский з-д, Ленинград), спущен 29.11.1927 г., вст. в строй в 1928 г. 8.08.1941 г. вошел

в состав ЧФ в качестве санитарного транспорта. Водоизмещение 5770 т. Длина 112.2 м., ширина 15.6 м., осадка 5.97 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 2 × 2000 л.с. Скорость 14.5 узла.

Двухпалубный теплоход «Абхазия» относился к серии знаменитых в свое время «крымчаков» — пассажирских лайнеров, построенных для крымско-кавказской линии. Серия состояла из шести судов, два из них — «Грузия» и «Крым» — заложили на верфи Круппа в Германии, а четыре — «Аджария», «Армения», «Украина» и головное судно «Абхазия» — строили в Ленинграде на Балтийском судостроительном заводе.

7 ноября 1930 г. на борту «Абхазии» из Ленинграда к черноморским берегам уже отправились лучшие рабочие и колхозники Советского Союза. Лайнер, мог перевозить 518 пассажиров в спальных каютах, 125 сидячих и 317 палубных пассажиров и взять на борт до 1000 тонн груза. До начала Великой Отечественной войны «Абхазия» успешно эксплуатировалась на Черном море как пассажирский лайнер. 10 августа 1941 г. судно призвали на военную службу.

За год войны «Абхазия» совершила немало переходов и эвакуаций, прорывов в осажденную Одессу и Севастополь.

Ночью, 10 июня, в 2 ч. 40 м., транспорт «Абхазия» в охранении эсминца «Свободный», базовых тральщиков «Якорь» и «Защитник», а также трех сторожевых катеров, прибыл из Новороссийска в Главную базу Черноморского флота. В этот раз «Абхазия» доставила 250 человек маршевого пополнения, 37 бойцов Приморской армии, 261 тонну боезапаса, 100 тонн авиабензина, 13 авиамоторов, 168 тонн продовольствия и 90 тонн цемента. «Абхазия» ошвартовалась у причала Сухарной балки и стало под разгрузку и прием раненых. В 9 ч. 20 м., согласно документам, транспорт подвергся налету авиацией противника — 2–3 бомбы попали в пятый трюм и в каюты второго класса неподвижно стоящего у причала судна. Несколько бомб взорвались под корпусом транспорта, возник пожар, охвативший всю кормовую часть, выключилось освещение. Однако возгорание удалось локализовать. Но уже в 9.35 еще несколько бомб взорвались в районе кают первого класса, первой дымовой трубы, второго и третьего трюмов. Судно приняло много воды и начало заваливаться на правый борт. Когда крен на правый борт достиг 15–20 градусов, перестали действовать три 45-миллиметровые зенитные пушки и четыре

пулемета ДШК. Оставаться на борту становилось все более опасно, и в 9.38 командир «Абхазии» — лейтенант М.И. Белуха — отдал приказ «Покинуть корабль».

Вместе с «Абхазией» на дно пошло 263 тонны невыгруженного боезапаса и 96 тонн продовольствия. По данным министерства Морского флота, погибло 8 членов экипажа. Уже на следующий день с затонувшего корабля водолазами были подняты часть боезапаса и некоторое количество провианта. 21 декабря 1951 г. поднят АСС ЧФ и поставлен на мель, в 1956 г. разрезан на металлолом.

«Ташкент», транспорт

Бывший германский грузовой пароход. Полная вместимость 5552 брт (девят 9030 т). Длина 129.4 м., ширина 16.2 м., осадка 7.9 м. ГЭУ котломашинная, 556 н.л.с. Скорость 7.5 узла. Построен в 1906 г. («Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd», Ньюкасл). В 1915 г. интернирован в Буэнос–Айресе и в 1921 г. передан Великобритании. В 1925 г. возвращен Германии. До 1932 г. назывался «Holger». В 1932 г. приобретен СССР и вошел в состав судов Совторгфлота. С 1934 г. входил в состав Черноморского государственного морского пароходства. С 27.07.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта. Участвовал в Керченско–Феодосийской десантной операции. Капитан К.И. Мощинский. Вместе с судами 1–го отряда транспортов успешно высадил на причалы порта Феодосия стрелковую дивизию. На выходе из порта 1 января 1942 г. (по другим данным 30 декабря 1941 г.) подвергся атакам групп бомбардировщиков. В корпус попало 5 бомб. Пароход сел на грунт по палубу, накренился и сгорел. Погибло 17 членов экипажа. Весной 1945 г. поднят АСС ЧФ.

«Чатыр–Даг», транспорт

Грузовой пароход. Построен в 1896 г. («Hawthorn, Leslie & Co», Ньюкасл, Великобритания) для РОПиТ. Полная вместимость 901 брт. Длина 67.05 м., ширина 10.42 м., осадка 3.30 м. ГЭУ котломашинная одновальная, 700 л.с.

Во время Первой мировой войны призван по военно–судовой повинности и 23.05.1916 г. вошел в состав Дунайской флотилии в качестве транспорта. В 1918 г. захвачен германскими войсками, затем перешел под контроль бело-

гвардейцев. 7.02.1920 г. захвачен в Одессе частями Красной Армии. С 1922 г. входил в состав Государственного Черноморско–Азовского пароходства, с 1924 г. — Черноморско–Азовской главной конторы совторгфлота, с 1926 г. — ЧГК Совторгфлота, с 1934 г. — Черноморского государственного морского пароходства. С 27.07.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта. Капитан П.Я. Исаченко. Участвовал в Керченско–Феодосийской десантной операции.

9 января 1942 г., после погрузки в порту Феодосия воинского подразделения вышел в обратный рейс на Новороссийск. В районе маяка был атакован 10 бомбардировщиками. В судно попало 3 бомбы. Часть команды спаслась в единственно сохранившейся шлюпке. Остальные члены экипажа были подобраны из воды портовыми средствами. Сведений о погибших нет. 17 февраля 1954 г. поднят АСС ЧФ и вскоре разделан на металл.

«Красногвардеец», транспорт

Бывший германский грузовой пароход. Построен в 1904 г. («Flensburger Schiffab. Ges.», Фленсбург, Германия). Под названиями «Athena», «Ostsee», «Marmara», «Albania» принадлежал различным германским судоходным компаниям. С 1933 г. входил в состав Балтийской главной конторы Совторгфлота. До 1934 г. назывался «Моржовец». Полная вместимость 2719 брт. Длина 89.0 м., ширина 12.6 м., осадка 7.8 м. ГЭУ котломашинная, 180 н.л.с. В 1930–х гг. передан Черноморскому государственному морскому пароходству. С 27.07.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта. Капитан — Д.В. Кнаб. Участвовал в Керченско–Феодосийской десантной операции, входил в состав 2–го отряда транспортов, сформированного для высадки основных сил 44–й армии. После высадки десанта в порту Феодосия 31 декабря 1941 г. затонул у причала в результате попадания двух фугасных бомб, сброшенных авиацией противника. Экипаж без потерь покинул судно. 15 марта 1945 г. поднят АСС ЧФ и поставлен на прикол.

«Георгий Димитров», грузовой пароход

Бывший английский грузовой пароход. Спущен 09.11.1904 г. («Rodger A. & Co», Глазго, Великобритания), завершён постройкой в 1905 г. До 1908 г.

«Craigmore», до 1916 г. «Aden», до 1925 г. «Thysa», до 1934 г. «Kostis», до 1936 г. «Азбассейн». Полная вместимость 2482 брт. Длина 95.6 м., ширина 13.3 м., осадка 4.0 м. ГЭУ котломашинная, 248 н.л.с.

В 1925 г. продан греческому судовладельцу. В феврале 1932 г. сел на мель, после чего продан. Снят с мели, отремонтирован и в 1934 г. приобретен СССР. Включен в состав Азовского государственного морского пароходства. Капитан — Б.С. Миронов.

Во время Великой Отечественной войны выполнял военные и народнохозяйственные перевозки в Черноморско–Азовском бассейне. Участвовал в высадке десанта в Феодосию. В марте 1942 г. доставил в Севастополь 3000 т. цемента для строительства укреплений и после разгрузки стоял у причала. Потоплен авиацией противника в Южной бухте Севастополя 21 марта 1942 г. в результате попадания трех авиабомб. Потерь не было. 29 октября 1948 г. поднят АСС ЧФ и сдан Севастопольскому военному порту для использования в служебно–воспитательных целях. Разрезан на металл в 1957 г.

«Зырянин», грузовой пароход

Входил в состав Черноморского государственного морского пароходства. Вместимость 2593 брт. Капитан — П.Л. Толбузин.

Участвовал в Керченско–Феодосийской десантной операции в составе 1–го отряда транспортов. 4 января 1942 г., после разгрузки в порту Феодосии, подвергся удару вражеской авиации. В судно попали 2 бомбы, в результате чего загорелось жидкое топливо. Погиб 1 чел. Пароход сгорел. Поднят в 1944 г.

«Ногин», транспорт

Грузовой теплоход Черноморского государственного морского пароходства. Вместимость 2109 брт. Капитан — П.Л. Безайс.

Участвовал в Керченско–Феодосийской десантной операции в составе 1–го отряда транспортов. Потоплен авиацией противника 5 января 1942 г. у причала № 3 Широкого мола порта Феодосия после разгрузки. Погибших не было. 1 октября 1944 г. поднят АСС ЧФ, восстановлен и введен в строй.

АКВАТОРИЯ КЕРЧЕНСКОГО ПРОЛИВА

КОРАБЛИ И СУДА, ЗАТОПЛЕННЫЕ ИЛИ ЗАТОНУВШИЕ В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941–1945 г.г.)

«Красный флот», транспорт

Бывший германский грузопассажирский пароход. Спущен в мае 1882 г. («Stettiner AG für Schiffs-und Maschinenbau», Штеттин, Германия). Вступил в строй 23.06.1882 г. Полная вместимость 712 брт. Длина 60.53 м., ширина 7.92 м., осадка 4.60 м. ГЭУ котломашинная, 420 л.с. Скорость 8.5 узла. До 17.08.1911 г. «Deutschland», до 1918 г. «Ревель». В 1911 г. приобретен Россией. Во время Первой мировой войны мобилизован и 16.06.1916 г. зачислен в состав ЧФ в качестве транспорта. В мае 1918 г. сдан на хранение в порт. 24.07.1918 г. расконсервирован и введен в строй в качестве парохода. Прошел капитальный ремонт в 1923–1924 гг. В 1930–х гг. находился в составе Черноморского государственного морского пароходства. С 27.07.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта. Капитан Л.С. Горсков.

Шел из Керчи в порт Темрюк с ранеными на борту. Погиб в результате атаки бомбардировщиков противника в Керченском проливе у Еникале в точке с координатами 45°22'N 36°38'E. Экипаж спасен. В октябре 1954 г. поднят АСС ЧФ и в 1956 г. разделан на металл.

«Потемкин», транспорт

Грузо-пассажирский пароход Черноморского государственного морского пароходства. Вместимость 836 брт. Капитан — Т.М. Морозов.

Участвовал в Керченско–Феодосийской десантной операции. При приеме раненых подвергся атаке самолетов противника. От попаданий фугасных и зажигательных бомб получил повреждения и загорелся. Погибло 30 чел. 14 мая 1942 г. при эвакуации советских войск с Керченского полуострова был подорван и затоплен командой в порту Камыш–Бурун. В начале 1943 г. поднят противником и отбуксирован в Румынию, но восстановлен не был. После окончания войны был возвращен и до 1953 г. использовался ЧГМП в качестве несамоходного портового плавсредства.

«Батайск», грузовой пароход

Построен в 1882 г. («Stabilimento Tecnico Triestino»), предыдущие названия «Carl», затем «Святой Николай». Вместимость 3195 брт. Длина 53.64 м., ширина 8.15 м., осадка 2.26 м. ГЭУ котломашинная, 34 н.л.с. В 1940 г. входил в состав Азово–Черноморского государственного морского пароходства с припиской к порту Одесса. С 27.07.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта. Капитан — С.А. Бублик.

Потоплен авиацией противника 14 января 1942 г. в порту Керчь, у Широкого мола. Погибло 3 чел. Поднят 30.04.1945 г. АСС ЧФ. В 1952 г. разделан на металл.

№ 7 («Семерка»), ледокол

Построен в 1916 г. на верфи «C. Rennoldson & Co, South. Shields» в Ньюкасле (вместе с однотипным «Девяткой» (последний затонул 24 октября 1932 г. на Белом море во время операции по спасению другого судна). Длина 39.67 м., ширина 9.12 м., осадка 4.90 м. Водоизмещение 503 т., вместимость 565 брт. ГЭУ котломашинная, 1200 л.с. Скорость 105 узла.

В 1917 г. был мобилизован и использовался в качестве портового ледокольного парохода в состав судов флотилии Северного Ледовитого океана. В марте 1920 г. оставлен белогвардейцами при эвакуации Архангельска.

В 1920 г. в составе Беломорской флотилии и Морских сил Северного моря, затем в составе судов Управления Архангельского торгового порта. В 1923 г. передан с Белого моря на Черное, в состав Управления Одесского торгового порта. Входил в состав Черноморского государственного морского пароходства.

21 февраля 1937 г. затонул в шторм. Погибло 35 человек. К 1938 г. был поднят, отремонтирован и приписан к Николаевскому портоуправлению. В годы Великой Отечественной войны, буксировал баржи с грузами, участвовал в обороне Одессы, принимал участие в спасении людей с теплохода «Молдавия», в январе–феврале 1942 г. под командованием капитана В.Г. Попова осуществлял ледовую проводку судов из Новороссийска в Керчь и Камыш–Бурун.

20 апреля 1942 г. (по другим данным 15 апреля) подорвался на неконтактной mine в Керченском проливе в точке с координатами 45°08'N 36°31'E. Погибло

25 чел., спаслось 11 чел. Поднят в 1950 г. и в связи с нецелесообразностью восстановления в 1954 г. сдан для разделки на металл.

«Соломбала» ледокол, портовый буксир

Бывший канадский ледокольный буксир «J.T.Horne». Построен в 1913 г. («Western Dry Dock & Shipbuilding Co», Порт–Артур, провинция Онтарио, Канада). Полная вместимость 388 брт (водоизмещение 700 т). Длина 38.1 м., ширина 8.5 м., осадка 4.6 м. ГЭУ котломашинная, 1330 и.л.с. (126 н.л.с.). Скорость 8.5 узла. До 1921 г. «Горн», с ноября 1941 г. «Solombala». С 01.01 по 01.04.1917 г. входил в состав флотилии Северного Ледовитого океана. 12.06.1920 г. мобилизован и включен в состав Морских сил Северного моря в качестве портового ледокола. 29.10.1920 г. возвращен Мортрану. В 1926 г. переведен на Азовское море. В конце 1930–х гг. входил в состав Азовского государственного морского пароходства. С 22.06.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве буксира.

8 октября 1941 г. во время эвакуации Мариуполя был поврежден вражеской артиллерией и затонул. На борту находилось руководство порта, погиб начальник АМП Н.А.Жуков. Остальные пассажиры и члены экипажа спаслись вплавь. В ноябре 1941 г. поднят германскими спасателями, отремонтирован и использовался противником в бассейне Черного и Азовского морей. 30 января 1943 г. в районе порта Камыш–Бурун сел на мель и затонул. В 1950 г. поднят АСС ЧФ, в 1953 г. сдан заводу «Азовсталь» для разрезки на металлолом.

«Горняк», транспорт

Заложен и спущен в 1916–1922 гг. (з–д «Руссуд», Николаев). До 1929 г. «Эльпидифор № 425». Достроен в 1929 г. (з–д им. А.Марти, Одесса). Вошел в состав судов Совторгфлота, затем — Азовского государственного морского пароходства. Полная вместимость 968 брт. Размерения 70.21 × 10.43 × 3.63 м. ГЭУ котломашинная двухвальная, 960 л.с. Скорость 8.54 узла.

С 27.07.1941 г. по 8.11.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта. Тяжело поврежден 15.11.1941 г. германской бомбардировочной авиацией на переходе из Новороссийска в Керчь и выбросился на мель в р–не косы Тузла.

Впоследствии неоднократно подвергался обстрелу береговой артиллерии противника. По другой версии был захвачен германскими войсками, поднят, отремонтирован и вошел в состав германского флота под названием «Heiligenbeil» и 02.09.1942 г. потоплен советской авиацией у Керчи. Поднят АСС ЧФ 02.06.1944 г.

По некоторым сведениям, после войны, при начале строительства рыбного порта корпус судна переместили на другой конец бухты для предотвращения размывания берега и устройства причала. Есть сведения, что часть корпуса судна и 2 винта сохранились.

АКВАТОРИЯ КАВКАЗСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ

КОРАБЛИ И СУДА, ЗАТОПЛЕННЫЕ ИЛИ ЗАТОНУВШИЕ В НОВОЕ ВРЕМЯ

«Луч», тендер

Заложен 12.09.1834 г. в Николаевском адмиралтействе. Строитель Г. Иванов. Спущен 04.06.1835 г., и включен в состав Черноморского Флота. Длина 21, 6 м., ширина 7,2 м, осадка 3, 7 м. Вооружение 12 орудий. Экипаж 50 чел.

В 1836 и 1838–1841 гг. ежегодно в составе отрядов действовал у Кавказского побережья. В 1837 г. находился в Константинополе в распоряжении русского посланника. 18.05.1838 г. с эскадрой вице-адмирала М. П. Лазарева участвовал в высадке десанта войск генерал-майора Н. Н. Раевского в устье р. Туапсе. 31 мая 1838 г. во время сильного шторма в устье р. Туапсе был прижат к берегу и затонул. Экипаж, переправляясь на берег, был обстрелян горцами, 2 чел утонули, 1 был убит и 1 ранен. Тендер был поднят и отремонтирован. В 1842 г. он занимал брандвахтенный пост в Феодосии. В 1843 г. и 1845–1849 гг. ежегодно находился в плаваниях в Черном и Азовском морях. В 1844 г. и 1850–1853 гг. занимал брандвахтенный пост в Керчи. Разобран в 1853 г.

Командиры: А.И. Панфилов (1836–1838), А.Л. Ключников (1839–1840), А.Х. Винк (1841–1844), П.Д. Протопопов (1845–1849), И.Т. Алексеев (1850–1851), Е.М. Цамутали (1852), К.С. Феклистов (1853).

КОРАБЛИ И СУДА, ЗАТОПЛЕННЫЕ ИЛИ ЗАТОНУВШИЕ В ПЕРИОД ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ (1918-1920 г.г.)

«Капитан–лейтенант Баранов», эскадренный миноносец

Затоплен своей командой в 1918 г. на Новороссийском рейде. В 1926–1927 гг. поднят ЭПРОНом и сдан на слом.

«Лейтенант Шестаков», эскадренный миноносец

Затоплен своей командой в 1918 г. в Новороссийской бухте. В 1927 г. поднят ЭПРОНом и сдан на слом.

«Гаджибей», эскадренный эсминец

Затоплен в Цемесской бухте в 1918 г. на глубине 38 м. Был разгружен и поднят ЭПРОН в 1925–1926, 1928 гг. В строй не вводился, а был разобран на метал.

«Сметливый», миноносец

Затоплен в 1918 г. в Новороссийской бухте. Поднят ЭПРОНом 30.07.1926 г. и сдан на слом.

«Стремительный», миноносец

Затоплен в 1918 г. в Новороссийской бухте. Поднят ЭПРОНом в 1926 г. по частям и сдан на слом.

«Фидониси», эскадренный миноносец

Затонул в Цемесской бухте. Поднят АСС ЧФ в 1960–х гг.

«Фредерик», военный транспорт

Водоизмещение 5 000 т. Был затоплен в Новороссийской бухте. Найден ЭПРОНом в 1926 г. на глубине 26 м. Водолазы разгрузили трюмы (35 тыс. пуд. железнодорожных рельсов), разобрали на части главные и вспомогательные механизмы. Корпус судна был поднят 14.01.1936 г.

«Женероза», военный транспорт

Водоизмещение 5500 т. Был затоплен в Цемесской бухте в 1918 г. на глубине 25 м. Поднят ЭПРОНом в 1934 г.

«Сербия», транспорт

Затонул в Цемесской бухте. Поднят ЭПРОНом в 1940 г.

«Оксюз», транспорт

Затонул в Цемесской бухте. Поднят АСС ЧФ в 1960–х гг.

**КОРАБЛИ И СУДА, ЗАТОПЛЕННЫЕ ИЛИ ЗАТОНУВШИЕ В ПЕРИОД
ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941-1945)**

«Ташкент», лидер эсминцев

Заложен 11 января 1937 г. на верфи фирмы «Одеро–Терни–Орландо» в Ливорно (Италия). Спущен на воду 28 декабря 1937 г. Водоизмещение: 4175 т. Размеры: длина — 139,7 м, ширина — 13,7 м, осадка — 4 м. Скорость хода максимальная: 43 узла. Дальность плавания: 5030 миль при 25 узлах. Силовая установка: двухвальная ПТУ, 130000 л.с. Вооружение: 3 × 2 130–мм, 2 × 1 76–мм (с 08.41 г.), 6 × 1 37-мм орудий, 6 × 1 12,7–мм пулеметов, 3 × 3 533-мм торпедных аппарата. Экипаж: 344 чел.

Известно, что на стадии заказа «Ташкент» предназначался для Балтики, но из-за войны в Испании возникли серьезные сомнения в возможности его безопасного перевода через Гибралтар. Оставался лишь черноморский вариант.

18 апреля 1939 г. был подписан приемный акт и 6 мая корабль был передан советским представителям. За несколько дней до этого в Италию с Черноморского флота прибыл советский экипаж, который перегнал «Ташкент» в Одессу. Корабль перегоняли в замаскированном под пассажирский теплоход виде. Чтобы ввести в момент прохода через Босфор в заблуждение турок между рубками был натянут специальный брезент с нарисованными на нем окнами и другой атрибутикой «пассажира», а по палубе было прекращено движение личного состава.

Перейдя в Одессу «Ташкент» совершил несколько пробных выходов в море, после чего перешел в Николаев, где на него было установлено вооружение. Первоначально оно было нештатным ввиду того, что три штатные 130-мм двухорудийные башни «Б-2ЛМ» еще не были готовы. Накануне войны на «Ташкенте» были установлены башни «Б-2ЛМ», принятые к этому времени на вооружение лидеров и эскадренных миноносцев проекта 30, тогда же на замену 45-мм полуавтоматов 21К2 были установлены 37-мм автоматы 70К с воздушным охлаждением и непрерывной очередью до 100 выстрелов. Впоследствии во время ремонта, вызванного боевыми повреждениями, на «Ташкенте» с целью усиления зенитной артиллерии корабля была установлена 76,2-мм двухорудийная башенная установка «39-К» предназначавшаяся для эсминца «Огневой». На лидере был установлен командно-дальномерный пост (КДП) «Дуплекс» итальянской фирмы «Galileo».

В годы Великой Отечественной войны «Ташкент» принял активное участие в обороне Одессы и Севастополя. Командовал кораблем капитан 3 ранга В.Н. Ерошенко. Первый бой лидер принял под Одессой 22 августа 1941 года. 25–28 ноября 1941 г. «Ташкент» вместе с эсминцами «Сообразительный» и «Способный» успешно выполнил ответственное правительственное задание по конвоированию от Батуми к Босфору ледокола «Анатас Микоян», танкеров «Туапсе», «Сахалин» и «Варлаам Аванесов», направляющихся с Черного моря на Дальний Восток.

В период второго наступления гитлеровцев на Севастополь, находясь на главной базе, корабль почти непрерывно поддерживал защитников города артиллерийским огнем. 22–24 декабря лидер «Ташкент» выпустил 800 снарядов главного калибра. В 2 часа 27 июня 1942 г., приняв на борт 2300 раненых и эвакуирующихся и погрузив на борт художественные полотна знаменитой Севастопольской панорамы, лидер последним из надводных кораблей флота покинул родной город. 86 немецких самолетов преследовали корабль в течение четырех с лишним часов, сбросив на него 336 бомб. Умелыми маневрами командиру «Ташкента» удалось избежать прямых попаданий, но все же от близких взрывов у лидера заклинило руль и затопило ряд первое котельное отделение.

На помощь лидеру командование выслало пару Пе-2, которые сумели отогнать самолеты люфтваффе, а вскоре появились и вышедшие из Новорос-

сийска корабли, в том числе эсминцы «Сообразительный» и «Бдительный». Передав им раненых бойцов и мирных жителей, «Ташкент» своим ходом прибыл в Цемесскую бухту. За массовый героизм, проявленный во время последнего перехода, весь экипаж был представлен к правительственным наградам, а командиру В.Н. Ерошенко и комиссару Г. Коновалову вручили ордена Ленина. 1 июля 1942 г. корабль посетил командующий Кавказским фронтом маршал С.М. Буденный. В своем выступлении перед экипажем он сказал, что «...такими бойцами может гордиться вся наша армия», и обещал ходатайствовать о присвоении «Ташкенту» гвардейского звания. Но на следующий день, 2 июля 1942 г. около 12 часов дня стоявший у Элеваторного причала корабль внезапно атаковали около 30 зашедших со стороны суши вражеских «юнкерсов». «Ташкент», получив два прямых попадания, лег на грунт. Из находившихся на борту 344 человек экипажа 76 погибли и 77 были ранены.

Возвратиться в строй «Ташкенту» не удалось. Водолазы, осмотрев корабль, сняли с него все ценное оборудование, в том числе и зенитную 76-мм артиллерийскую установку. Сам же лидер так и остался лежать у пирса.

Поднять его оказалось возможным только после освобождения Новороссийска — в 1944 г. Обследование показало, что восстанавливать корабль нецелесообразно. «Ташкент» отбуксировали в Николаев и после войны разобрали на металл.

«Бдительный», эскадренный миноносец

Эсми́нец «Бди́тельный» (пр. 7) был заложен 23.08.1936 г. на заводе им. 61 Коммунара в г. Николаеве. Спущен на воду 29.06.1937 г., вступил в строй 22.10.1939 г. Водоизмещение: 2402 т. Длина — 112,8 м, ширина — 10,2 м, осадка — 4,8 м. Скорость хода максимальная: 38,6 узлов. Дальность плавания: 2565 миль при 19,5 узлах. Силовая установка: котлотурбинная, двухвальная, 56000 л.с. Вооружение: 4 × 1 130/50 мм в установках Б-13-2, 2 × 1 76/55 мм в установках 34-К, 3 × 1 45/46 мм в установках 21-К, 4 × 12,7 мм зенитных пулемета ДШК, 10 глубинных бомб Б-1, 20 глубинных бомб М-1, бомбомет БМБ-1, 2 × 3 533 мм торпедных аппарата 1-Н, торпеды 53-38, 48 мин. Экипаж: 236 чел.

В боевых действиях «Бдительный» начал участвовать в октябре 1941 г. 30 октября он вместе с эсминцем «Шаумян» эвакуировал личный состав 119-го

морского авиаполка из Донузлава в Севастополь. Затем «Бдительный» участвовал в переброске сухопутных частей с Тендры и обороне Севастополя.

В феврале–марте 1942 г. эсминец неоднократно выходил в море для обстрела позиций противника на приморском фланге Крымского фронта, а затем — в районе Владиславовки и Новомихайловки. 17 апреля он конвоировал санитарный транспорт «Сванетия», следовавший из Севастополя в Новороссийск. На переходе транспорт дважды атаковали бомбардировщики «люфтваффе» — сначала 12, а затем 9 самолетов. Во время второго налета в «Сванетию» попали две торпеды, и в 16.30 она затонула. Через 17 минут последовала третья воздушная атака — на сей раз непосредственно на «Бдительный». Эсминец, ведя плотный заградительный огонь и маневрируя, отразил налет и избежал попаданий. На месте гибели транспорта он подобрал из воды 143 человека и доставил их в Туапсе. Остальные находившиеся на «Сванетии» 753 человека утонули.

9 мая эсминец обстреливал вражеские позиции на берегу Феодосийского залива, позже обеспечивал переходы кораблей и судов между Севастополем и портами Кавказа. С февраля по июнь 1942 г. совершил 7 транспортных рейсов из Севастополя, перевезя на борту 2656 человек, в том числе 510 лежачих раненых. Всего же на счету «Бдительного» 11 рейсов в осажденный город–крепость. Вместе с «Ташкентом» и «Безупречным» «Бдительный» стал одним из последних крупных боевых кораблей, прорвавшихся в осажденный Севастополь. 25 июня он доставил бойцов 142-й морской стрелковой бригады.

Вернувшись в Новороссийск, эсминец немедленно вышел в море — на сей раз он вместе с «Сообразительным» был послан навстречу тяжело поврежденному вражеской авиацией лидеру «Ташкент». Эсминцы выполнили задание: с их помощью искалеченный лидер сумел достичь базы. 2 июля 1942 г. во время стоянки в Новороссийской бухте эсминец неожиданно атаковали фашистские бомбардировщики. Одна бомба весом около 500 кг попала в район первого машинного отделения. От ее взрыва сдетонировали боевые части двух торпед, находившихся в носовом торпедном аппарате. Корабль переломился на две части. Затем произошел взрыв в кормовом погребе. «Бдительный» в считанные минуты затонул вплотную к стенке причала левым бортом на глубине 9 метров. Восстановлению эсминец не подлежал.

В годы войны «Бдительным» командовали: капитан–лейтенант Н.И. Боярский (до 26.9.1941); капитан 3 ранга А.М. Ованесянц (до 20.3.1942); капитан 3 ранга А.Н.Горшенин (с 20.3.1942 по 2.7.1942).

В 1948–1952 гг. эсминец был поднят по частям и сдан на слом.

«Ялта», танкер

Вместимость 611 брт. Совтанкер. Капитан — А.П. Есипенко.

Стоял на рейде порта Туапсе. Затонул 24 марта 1942 г. от прямого попадания авиабомбы во время налета вражеской авиации. Сведений о погибших нет. Поднят АСС ЧФ в 1942 г. и восстановлен.

«Калинин», грузовой теплоход

Вместимость 4156 брт. Капитан — П.Л. Безайс.

После доставки раненных в Новороссийск, стоял у причал. Затонул во время налета вражеской авиации от взрыва бомбы в кормовом трюме. Сведений о погибших нет. Через 7 дней теплоход был поднят, через 40 дней введен в строй.

«Горняк», грузовой пароход

Входил в состав Азовского государственного морского пароходства. Вместимость 968 брт. Капитан – И.М. Павлов.

Следовал из Новороссийска в Керчь. В результате атак бомбардировщиков был сильно поврежден и выбросился на мель. Сведений о погибших нет. В последующем подвергался неоднократным обстрелам береговой артиллерии противника. Поднят АСС ЧФ в 1944 г.

«Кубань», грузовой рефрижераторный теплоход

Грузовой рефрижераторный теплоход. Построен в 1932 г. (з–д им. А.Марти, Ленинград) и вошел в состав Черноморской главной конторы Совторгфлота, а затем — Черноморского государственного морского пароходства. Вместимость 3113 брт. Дедвейт 3995 т. Длина 102.88 м., ширина 14.81 м., осадка 6.43 м. ГЭУ дизельная, 2200 л.с. Скорость 12 узлов. Капитан — Т.М. Морозов. С 27.07.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта.

В декабре 1941 г. участвовал в Керченско–Феодосийской десантной операции. В феврале 1942 г. следуя из Новороссийска в Керчь, подорвался на вражескойmine. С помощью подошедшего спасателя «Шахтер» теплоход удалось прибуксировать в Новороссийск, поставить к причалу и подремонтировать. Погиб 2 июля 1942 г. в порту, находясь под погрузкой, в результате массированного авианалета противника. Сведений о погибших нет. 07.07.1942 г. исключен из списков судов Наркомата морского флота. Был поднят АСС ЧФ в 1944 г.

«Украина», грузопассажирский теплоход

Входил в состав Черноморского государственного морского пароходства. Вместимость 4727 брт. Капитан — П.А. Половко.

Потоплен 2 июля 1942 г. авиацией противника при массированном налете на порт Новороссийск. Сведений о погибших нет. 23 сентября 1947 г. поднят АСС ЧФ и поставлен на прикол. В 1950 г. разрезан на металлолом.

«Пролетарий», дизельэлектроход

Строился на заводе им. 61 коммунара в Николаеве как «Диктатура», позднее переименован в «Пролетарий». Один из двух судов типа «Труд», строившихся для дальневосточной линии. Спущен в 1933 г. Вместимость 1123 брт. На начало Великой Отечественной войны оставался недостроенным. С 27.07.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта. 17.08.1941 г. отбуксирован из Одессы в Мариуполь с эвакуируемым оборудованием на борту, а в октябре 1941 г. — из Керчи в Новороссийск с грузом зерна.

Потоплен 2 июля 1942 г. во время массированного налета авиации противника на Новороссийск. Сведений о погибших нет. Поднят в 1944 г. (по другим данным в 1947 г.) и сдан для разделки на металл.

«Советский Крым», грузовой теплоход

Входил в состав Черноморского государственного морского пароходства. Вместимость 2150 брт. Капитан – П.И. Степанов.

В ноябре 1941 г. находясь на капитальном ремонте в Камыш–Бурунском СРЗ, был поврежден вражеской авиацией, отбуксирован в Геленджик и положен на грунт. В 1944 г. поднят АСС ЧФ, восстановлен и в 1945 г. введен в строй.

Т–497, вспомогательный тральщик

Построена в 1913 г. на судоферфи Вольгейма в г. Штеттин (Германия) Корпус стальной ординарный с цистернами. Длина 59,2 м, ширина 10 м. осадка 2,4 м. Водоизмещение 556 т (вместимость 313 брт). Двигатель — две вертикальные паровые машины двойного расширения с приводом на два винта. Мощность 400 индикаторных сил. Вместимость полная 631,09 брт, чистая 313,04 нрт. Скорость 6–7 узлов

Бывшая паровая грунтовозная шаланда

13 августа 1915 г. призвана по военно–судовой повинности и в качестве портового судна зачислена в состав плавсредств Севастопольского военного порта. В 1916 г. зарегистрирована в порту Ростов–на–Дону №1358 Судовладелец — товарищество «Комитет Донских гирл». Участвовала в Первой мировой войне (обеспечение боевых действий сил флота). 16.12.1917 г. вошла в состав Красного ЧФ, но 01.05.1918 г. была захвачена в Севастополе германскими войсками и возвращена Комитету Донских Гирл. 07.02.1920 г. после установления Советской власти на побережье Азовского моря национализирована и передана Главоду.

18.03.1920 г. мобилизована и переоборудована в вооруженный пароход «Красная Звезда» и 01.04.1920 г. зачислен в состав Доно–Азовской флотилии, 08.05.1920 г переведен в состав Азовской военной флотилии и переклассифицирован в канонерскую лодку (КЛ). Вооружение — одно (по другим данным — три) 130–мм орудие, одно 102–мм орудие, одно (по другим данным — три) 76–мм зенитных орудия. Экипаж 53 человека.

Участвовала в Гражданской войне (бои с белогвардейскими кораблями в Таганрогском заливе, в июле 1920 г., десанты у ст. Приморско–Ахтарская и у Белосарайской косы в августе 1920 г., бои с кораблями противника у Обиточной косы в сентябре 1920 г.). 28.01.1921 г. КЛ вошла в состав Морских сил Черного моря (МСЧМ). 13.11.1921 г. выведена из боевого состава и сдана к Севастопольскому военному порту на хранение, а 18.12.1921 г. разоружена и исключена из списков судов РККФ в связи с передачей Азкавмортрану НКПС для использования в качестве грунтовозной шаланды. В некоторых документах за 1921 г. значится под наименованием Канонерская лодка № 9. Впоследствии входила в состав Азовтехфлота Наркомстроя.

Мобилизована повторно 22.06.1941 г., переоборудована в тральщик Т-497 и 07.07.1941 г. вошла в состав Черноморского Флота. Участвовал в Великой Отечественной войне (воинские перевозки, эвакуация из портов Украины и Крыма ценного имущества, раненых и гражданского населения). Носил бортовой № 56. Подорвался на донной mine 2 ноября 1941 г. в Цемесской бухте около Новороссийска. 31 ноября 1941 г. исключен из списков судов ВМФ. 10 сентября 1954 поднят АСС ЧФ и ввиду невозможности восстановления сдан «Главвторчермету» для разделки на металл.

«ЭМТЩ-516, электромагнитный тральщик

Бывшая паровая шхуна. Построена в 1893 г. на верфи «Stabilimento Tecnico Triestino» в г. Триест (Австро-Венгрия). До 15.10.1916 г. «Елена Купа», до 15.09.1918 г. «Т-265», до января 1920 г. «Т-365», до мая 1920 г. «Елена Купа», до 20.06.1920 г. «Зеленый партизан», до июля 1921 г. «Червоный казак», до 17.03.1922 г. «Новый мир», до 29.06.1941 г. «Майкоп», до 19.11.1941 г. Т-516, с 21.06.1944 г. «ЭМТЩ-516»).

Водоизмещение 842 т. Длина 57.8 м., ширина 8.2 м., осадка 2.2 м. 2 ПМ, 360 л.с. Скорость 8/5 узлов, дальность 490 миль. Вооружение: 4 × 45 мм, 1 × 20 мм, 2 × 12.7 мм пулемета, тралы Шульца и электромагнитный. Экипаж 40 чел.

Мобилизован осенью 1914 г., переоборудован в тральщик и включен в состав ЧФ. 1.05.1918 г. захвачен австро-германскими войсками, в декабре 1918 г. — англо-французскими, а в апреле 1919 г. вошел в состав белогвардейского флота. В январе 1920 г. захвачен частями Красной Армии и весной 1920 г. включен в состав Азовской флотилии в качестве транспорта. 20.06.1920 г. вооружен и переклассифицирован в канонерскую лодку. 20.08.1920 г. затоплен экипажем в связи с невозможностью вывода при отходе частей Красной Армии из Темрюка. Поднят в июне 1921 г. и 11.07.1921 г. передан Госсудоподъему. Прошел капитальный ремонт в 1938–1939 гг. Мобилизован повторно 22.06.1941 г., переоборудован в тральщик и 01.07.1941 г. включен в состав ЧФ.

19 ноября 1941 г. потоплен авиацией противника у Таманского полуострова в точке 45°06'N 36°50'E. Погибло 12 чел. Поднят и введен в строй. Носил бортовой № 68. 21.06.1944 г. переоборудован в электромагнитный тральщик ЭМТЩ-516. Дальнейшая судьба не известна.



АКВАТОРИЯ АЗОВСКОГО МОРЯ

КОРАБЛИ И СУДА, ЗАТОПЛЕННЫЕ ИЛИ ЗАТОНУВШИЕ В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941-1945 г.г.)

«Товарищ», парусный корабль

Бывший английский парусник «Lauriston». Построен в Белфасте в октябре 1892 г. Длина 85,95 м, ширина 12,31 м. Водоизмещение 2145 т. Использовался в качестве плавучего склада. Угнан в Англию интервентами. После Гражданской войны возвращен в Россию и переименован в «Товарищ». Погиб в августе 1943 г. в Мариуполе. После войны поднят и сдан на слом.

«Буг», канонерская лодка

Бывшая грунтовозная шаланда Азовтехфлота Спецгидростроя НКВД. Заложена 19.07.1927 г., на верфи Unterweser Schiffbau Ges. AG, Веземюнде (Германия). Спущена на воду в конце 1927 г., вступила в строй в декабре 1927 г. Длина — 51,4 м, ширина — 9,6 м, осадка — 4 м. Водоизмещение: 840 т. Скорость полного хода: 9 узлов. Дальность плавания: 1100 миль при 7 узлах. Силовая установка: 2 паровых машины, 640 л.с. Вооружение: 2 × 1 130–мм, 2 × 1 45–мм орудия, 1 12,7 мм и 4 × 1 7,62 пулемета. Экипаж: 69 чел.

Была мобилизована в июне 1941 г. с переоборудованием в сторожевой корабль, вошла в состав Черноморского флота. 13.08.1941 г. была переклассифицирована в канонерскую лодку (№ 113) и переведена в состав Дунайской флотилии. С 13.10.1941 г. входила в состав Азовской флотилии ЧФ.

В период с 1 по 13.11.1941 г. канлодка «Буг» оказывала поддержку сухопутным войскам в боях на Арабатской стрелке, а затем в борьбе за Керчь. Корабль постоянно подвергался авианалетам противника, и 13 ноября в результате очередного налёта получил повреждения.

В июне–августе 1942 г. в составе кораблей Азовской военной флотилии канлодка «Буг» участвовала в минных постановках у Мариуполя, в Таганрогском и Темрюкском заливах, а также, в обстрелах на косе Беглицкая, Мариупольском порту и у Широчанки.

23 августа 1942 г. канонерская лодка «Буг» после расстрела всего боезапаса была взорвана экипажем в Темрюке ввиду невозможности её прорыва в Черное море.

В начале 1945 г. корабль был поднят аварийно–спасательной службой ЧФ и 26.06.1945 г. возвращен Азовтехфлоту. В 1946 г. восстановлен и вновь введен в строй. Сдано на слом в 1947 г. По другим данным, находился в эксплуатации до середины 1960–х гг.

«Ростов–Дон», канонерская лодка

Бывший речной колёсный пароход Доно–Кубанского речного пароходства. Построен в 1936 г. («Красный Флот», Ростов–на–Дону). Силовая установка: паровая машина, 300 л.с. Вооружение: 2 × 1 76–мм орудия, 2 × 1 7,62–мм пулемета.

02.09. 1941 г. была мобилизована и включена в состав Азовской флотилии ЧФ.

20.10.1941 г. в бою с танками противника, прорвавшимися к порту Таганрог, получила сильные повреждения, при этом погибло 11 чел. экипажа. Тем не менее, лодку удалось отбуксировать в Ростов–на–Дону. После восстановления входила в состав Отдельного Донского отряда Азовской военной флотилии Черноморского флота. Участвовала в обороне Ростова–на–Дону, Таганрога и Темрюка.

22 августа 1942 г., ввиду невозможности прорыва в Чёрное море, была взорвана экипажем в Темрюкском порту. Личный состав корабля был сведен в отряд морской пехоты и с войсками отошел к Новороссийску. После войны поднята и сдана на слом.

«Дон», канонерская лодка

Заложена 17.11.1927 г., спущена в январе 1928 г., вступила в строй в марте 1928 г. Мобилизована в июне 1941 г., переоборудована в СКР и вошла в состав ЧФ. 19.09.1941 г. переклассифицирована в канонерскую лодку и переведена в состав Азовской флотилии ЧФ. Участвовал в Керченско–Феодосийской десантной операции 25.12.1941 — 2.01.1942 г.

24.08.1942 г. взорвана экипажем в Темрюке ввиду невозможности прорыва в Черное море. В начале 1945 г. поднята АСС ЧФ и 26.06.1945 г. возвращена Азовтехфлоту. В 1946 г. восстановлена в Таганроге и вновь введена в строй. Выведена из эксплуатации в середине 1960–х гг.

№ 4, ледокол

Бывший портовый ледокол типа «Ледокол IV». Построен в 1906 г. («Лан–

ге и сын», Рига). Водоизмещение 750 т. Длина 45.72 м., ширина 12.04 м., осадка 4.86 м. ГЭУ котломашинная одновальная, 1260 л.с. Скорость 10/8 узлов. Вооружение: 2 × 76.2–мм, 2 × 7.62–мм (с 1942 г. 6 × 12.7 и 4 × 7.62–мм) пулемета. Экипаж 48 чел. С 13.06.1920 по 13.06.1922 г. канонерская лодка «Знамя социализма».

Призван по военно–судовой повинности 3.05.1915 г. и вошел в состав плавсредств Севастопольского военного порта. Участвовал в Первой мировой войне. 16.12.1917 г. вошел в состав Красного ЧФ. 01.05.1918 г. захвачен германскими оккупантами. 31.10.1918 г. возвращен Министерству транспорта и промышленности. В 1919 г. захвачен красными. 01.04.1919 г. поврежден артогнем вооруженного ледокольного буксира Добровольческой армии «Полезный» и выбросился на берег у Генического маяка.

В феврале 1920 г. затоплен в устье реки Кальмиус, впоследствии поднят и 20.06.1920 г. вступил в строй как канонерская лодка в составе Азовской флотилии. Участвовала в гражданской войне. 28.01.1921 г. вошла в состав Морских сил Черного моря. 13.06.1922 г. разоружена и возвращена Мариупольскому торговому порту.

22.07.1941 г. вновь мобилизован и 11.08.1941 г. вошел в состав Азовской флотилии ЧФ в качестве канонерской лодки. Участвовал в обороне Геническа в сентябре 1941 г., Мариуполя в октябре 1941 г., Керчи в октябре 1941 г. и Темрюка в июле 1942 г., Керченско–Феодосийской 25.12.1941 — 2.01.1942 гг. десантной операции.

Погиб 2 июля 1942 г. от ударов германской бомбардировочной авиации в Темрюкском порту. Поднят 1 марта 1944 г. АСО Азовской флотилии и возвращен Наркомату морского флота. В строй не вводился и 14.04.1956 г. ввиду невозможности восстановления передан заводу «Азовсталь» для разделки на металл.

«Красный моряк», транспорт

Бывший товаро-пассажирский колесный пароход. Построен в 1859 г. (Ливерпуль, Великобритания). Полная вместимость 348 брт (первоначально 274 брт). Длина 56.39 м., ширина 7.03 м., осадка 2.25 м. ГЭУ котломашинная, 300 л.с. Скорость 12 узлов (первоначально). Первоначальное название «Tusli», до 1908 г. «Императрица Мария», до 1917 г. «Неожиданный».

С 1877 г. по 1878 г. использовался в качестве госпитального судна. В 1908 г. выведен из эксплуатации и поставлен на консервацию в Ростове-на-Дону в ожидании слома. Приобретен судовым механиком Красновым, восстановлен и вновь

введен в строй. После Великой Октябрьской социалистической революции национализирован. В 1930-х — 1940-х гг. входил в состав Азовского государственного морского пароходства. С 27.07.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта. Затонул 12 мая 1941 г. в порту Темрюк от близкого разрыва авиабомбы во время выгрузки раненых. Погибло 4 члена экипажа. В 1947 г. поднят АСС ЧФ и в марте 1952 г. разделан на металл.

«Октябрь», канонерская лодка

Построен в 1931 г. ГЭУ котломашинная, 375 л.с. Вооружение: 1 × 76 мм, 2 × 45 мм. Мобилизован 02.10.1941 г., переоборудован в канонерскую лодку и вошел в состав Азовской флотилии ЧФ. Участвовал в обороне Ростова-на-Дону и Таганрога, боевых действиях на Азовском море и Кубани. 22.08.1942 г. ввиду невозможности прорыва взорван экипажем в р-не ст. Варениковская и затонул. Поднят после войны и сдан на слом.



ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

Архивные источники

- ЦВМА. Ф. 38. Д. 2286, Л. 105, 106.
ЦВМА. Ф. 38. Д. 9096, Л. 114.
ЦВМА. Ф. 38. Д. 2286, Л. 85, 100, 103, 104, 105.
ЦВМА. Ф. 38. Д. 2288, Л. 105.
ЦВМА. Ф. 38. Д. 11054, Л. 46, 48, 49, 173.
ЦВМА. Ф. 10. Д. 9066, Л. 45, 114, 167, 224, 236, 266.
ЦВМА. Ф. 10. Д. 9613, Л. 23, 29, 108.
ЦВМА. Ф. 10. Д. 161, Л. 85, 87.
ЦВМА. Ф. 10. Д. 32780, Л. 11, 13, 19, 23.
ЦВМА. Ф. 10. Д. 18421, Л. 36.
ЦВМА. Ф. 10. Д. 32780, Л. 3, 8, 13.
ЦВМА. Ф. 10. Д. 9100, Л. 2–5, 64, 68, 81, 105–106, 110–111, 129–133, 143, 149–155, 199.
ЦВМА. Ф. 10. Д. 9098, Л. 204
ЦВМА. Ф. 10. Д. 17973, Л. 387.
ЦВМА. Ф. 10. Д. 9100, Л. 81.
ЦВМА. Ф. 10. Д. 9575, Л. 165, 292.
ЦВМА. Ф. 10. Д. 9066, Л. 186.
ЦВМА. Ф. 55. Д. 5127, Л. 87, 90.
ЦВМА. Ф. 55. Д. 32657, Л. 30, 33, 39.
ЦВМА. Ф. 2. Д. 1933, Л. 21, 48, 150, 201.
ЦВМА. Ф. 40. Д. 161, Л. 86.
ЦВМА. Ф. 177. Д. 9079. Л. 117; ф. 10, Д. 9096, Л. 29–31.
ЦА ММФ. Ф. 65, Оп. 3. Д. 2, Л. 37.
ЦА ММФ. Ф. 65, Оп. 3. (Доп), Д. 2, Л. 34, 37–39, 42, 51, 57–58, 92–98, 102–103, 159–164, 166–170, 172, 174, 176, 184–185.
ЦА ММФ. Ф. 65, Оп. 3, Д. 51, Л. 3, 13.
ЦА ММФ, Ф. 65. Оп. 3, Д. 67, Л. 88, 111–112, 148, 253, 271–275, 276.



ЦА ММФ, Ф. 65. Оп. 3, (Доп.). Д. 3, Л. 155–156, 187–188.

ЦА ММФ, Ф. 65. Оп. 3, (Доп.). Д. 1. Л. 174.

ЦГАНХ, Ф. 8045. Оп. 3, Д. 760, Л. 6, 25, 41, 112; 119.

ЦГАНХ, Ф. 8045. Оп. 3, Д. 780, Л. 383, 385.

РГАВМФ, Ф. 920. Оп. 9. Д. 112.

РГАВМФ. Ф. 245. Оп. 1. Д. 111. Л. 84–101.

РГАВМФ. Ф. 245. Оп. 1. Д. 99. Л. 9–18.

РГАВМФ. Ф. 245. Оп. 1. Д. 19. Л. 30–30 Об.

ЦГВИА, Ф. БУЛ. Д. 5737, Л. 285.

ЦГАВМФ, Ф. 19. Кавказский отдел, Д. 4. Л. 280–284.

ЦАМО, Ф. 54. Омпмб, Оп. 35155, Д. 4. Л. 260.

Архив института археологии РАН, Блаватский В.Д. Отчет о раскопках Пантикапея и подводных археологических работах в Керченском проливе в 1957 году, № 1501.

Архив института археологии РАН, Кондрашев А.В. Отчет о проведении подводной археологической разведки в Анапском районе Краснодарского края в 1989 г., № 14224.

Архив Института археологии РАН, Кондрашев А.В. Отчет о проведении подводной археологической разведки в Новороссийской бухте и Анапском районе Краснодарского края в 1990 г. № 15027.

Архив института археологии РАН, Таскаев В.Н. Отчет о работе Таманского подводного археологического отряда в Краснодарском крае 1990 г., № 13715.

Письмо Управления государственной охраны объектов культурного наследия Краснодарского края в МК РФ от 03.02.2015 г. № 78–529/15–01–12).

Письмо Государственного комитета по охране культурного наследия Республики Крым в МК РФ № 01.02/286 от 11.02.2015 г.).

Личный архив А.В. Окорокова

Личный архив А.В. Степанова

Литература

Абрамов А.П., Паромов Я.М. Раннеантичные поселения Таманского полуострова // Боспорский сборник № 2. М., 1993. С. 48, 52, 71

Агбунов М.В. Античная лоция Черного моря. М.: «Наука», 1987. С.104, 108–109.

Александров С. Судьба линкора. Раскрывая тайны «Императрицы Екатерины Великой» // Нептун XXI век, 2014. № 1. С.90–96.

Алексеев И. Судьба «Цесаревича Алексея Николаевича» // Нептун XXI век. 2006, № 4 (37). С. 60–64.

Археология СССР. Античные государства Северного Причерноморья. М.; Из-во «Наука», 1984. С. 72, 92.

Баранов И.А. Таврика в эпоху раннего средневековья (Салтовомаяцкая культура). Киев, 1990. С. 9, 23.

Басов А.В. Крым в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М.: Наука. 1987. С. 80.

Баширин С. Экспонаты из морских глубин // Спортсмен–подводник. М.: Из-во ДОСААФ. 1978. Вып. 52. С. 54–57.

Белый А. Находки на дне бухты Тихой // Спортсмен–подводник. М.: Из-во ДОСААФ СССР, 1978. Вып. 50. С. 28–30.

Блаватский В.Д. Работы подводной Азово–Черноморской экспедиции 1960 г. // Советская археология. 1961. № 4. С. 148–157.

Блаватский В.Д., Петерс Б.Г. Подводные работы на дне Черного моря около Донузлава // Археологические открытия 1965 г. М., 1966. С. 131–132.

Блаватский В.Д. О подводной археологии // Советская археология, 1958, № 3. С.84.

Богатырев С.В. Потери боевых кораблей и катеров ВМФ СССР в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Справочник. Львов, 1994.

Богданов К. Погружение в историю // Предельная глубина, 2007. № 5. С. 6. Боевая летопись Военно-Морского Флота. 1941–1942. М.: Воениздат, 1983. С. 261.

Булгаков В.В., Булгакова В.И. Подводные скопления печатей в Судаке и Херсонесе: историографический феномен // Сугдейский сборник. Киев–Судак: Академперіодіка, 2006. Вып. II. С. 42–48.

Булович О. Порты Украины, 2010, № 06 (98).

Быков А. Найдена германская подлодка UB–7 // Нептун XXI век. 2009, № 1. С.10.

Вахонеев В.В. Глубоководные подводные исследования у южного берега Крыма в 2008 году. // Вопросы подводной археологии 2014. М., 2015. С. 19–27;

Вахонеев В., Водоладов Е. Адалары. В поисках древних сокровищ // Предельная глубина. 2011. № 6. С.28–31.

Верстюк А. Н., Гордеев С. Ю. Корабли минных дивизий. От «Новика» до «Гогланда». М.: Военная книга, 2006. С. 102.

Вишневский В.И., Войценья В.С., Ранюк Ю.Н. Три года подводных исследований в Херсонесе. Тезисы докладов Научно–практического семинара «Проблемы охраны и исследования подводных историко–археологических памятников Запорожья» (27–28 ноября 1987 г.). Запорожье, 1987. С. 22–23.

Веселаго Ф.Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. СПб., 1872. С. 480–481, 492–493.

Воронов С.А., Вахонеев В.В. «Форосский византиец»: основные результаты исследований кораблекрушения XII в. // Боспорские чтения. Вып. XV. Керчь, 2014. С. 93–97.

Воронов С., Вахонеев В. Подводная лодка «Щ–216»: поиск, идентификация, обследование // Нептун XXI век. 2013, № 6. С. 48–53.

Высотская Т.Н. Усть–Альминское городище и некрополь. Материалы по археологии Крыма. Киев, 1994.

Гайдукевич В.Ф. Боспорское царство. М.–Л., 1949.

Глуценко С., Нестеров А. Затонувшие суда Черного моря // Октопус. 2001. № 1 (13). С. 38–42.

Гражданская война в России: Черноморский флот / Составитель В. Доценко. М.: ООО «Издательство АСТ», 2002. 544 с.

Гребенщикова Г.А. Постскрипtum к Крымской войне (малоизвестные факты из истории Черноморского флота) // Гангут, 2000. № 24. С. 80–83

Данилин А. Жертва «равноденственной бури» // Техника–молодежи, 1991. № 6. С. 23–25.

Дашевская О.Д. Раскопки памятников античной эпохи в Северо–Западном Крыму // Археологические открытия 1970 года. М.: Из–во «Наука». 1971. С. 264.

Дмитриев Ю. Со дна моря // Труд. 20.05.1984.

Долгов С. 25-я подводная экспедиция // Предельная глубина. 2011. № 6. С. 109

Драчук В.С., Кутайсов В.А. Раскопки Керкинитиды // Археологические открытия 1981 года. М.: Из–во «Наука», 1983. С.258.

Дюбрюксъ П. Описание развалин и следов древних городов и укреплений, некогда существовавших на европейском берегу Босфора Киммерийского, от входа в пролив близ Еникальского маяка до горы Опукъ включительно, при Черном море. Записки Одесского Общества истории и древностей. Одесса, 1858, Т. 4. С. 43–44.

Жутяев Ю.Н. Болиндеры в десантной операции у Южной Озерейки // Гангут, 2000, Вып.23. С.66–73.

Ёлкин А.В. Черноморские катастрофы. Тольятти: «ДИЛИТ», 2008. С. 137.

Зеленко С.М. Подводная археология Крыма. Киев: Издательский дом «Стилос». С.51–54,100–103, 108.

Зеленко С.М. Подводно–археологические исследования на шельфе между мысом Меганом и Ай–Фока в 2000 году // Археологічні відкриття в Україні 1999–2000 рр. Киев, 2001. С.114–115.

Зеленко С.М. Итоги исследований подводно–археологической экспедиции Киевского университета имени Тараса Шевченко на южном берегу Крыма в 1991–95 гг. // Vita Antiqua. – 1 – 1999. С. 66–69.

Зеленко С.М. Итоги исследований подводно–археологической экспедиции Киевского университета имени Тараса Шевченко на Черном море в 1997–99 гг. // Vita Antiqua. – 2 – 1999. С. 232–234.

Зеленко С.М. Кораблекрушения IX–XI вв. в Судакской бухте // Морська торгівля в Північному Причорномор'ї. Збірка наукових статей. Киев, 2001. С.87, 90.

Зеленко С.М. Подводные археологические исследования экспедиции Киевского университета имени Тараса Шевченко у берегов Крыма. Сб. н. ст. Подводная археология: сто лет исследований. Материалы международной научно–практической конференции «К 100–летию подводной археологии» 6–8 февраля 2002 г. М.: Институт востоковедения РАН, 2002. С. 39–40.

Зинько В.Н., Шамрай А.Н. Подводные наблюдения и разведки у горы Опук. Сб. Археологического центра. Керчь, 2008.

Зинько В.Н. Хора боспорского города Нимфея // Боспорские исследования. – Симферополь–Керчь, 2003. – Т. IV., с. 200–201.

Зинько В.Н., Соловьев С.Л. Раскопки на поселении Героевка–2 //Боспорский сборник, Вып.4, М., 1994, с. 159–163).

Золотарев О. «Ливадия» яхта императора Александра II // Нептун XXI век. 2010, № 6. С. 44–49.

Золотарев О.А., Кобец В.Д. Поиск и локализация мест крушений российских судов XVIII–XIX веков у мыса Тарханкут (Крым) на основе документальных источников, хранящихся в РГА ВМФ. Тезисы докладов Первой международной научно–практической конференции «Проблемы изучения и сохранения морского наследия России». СПб., 27–30 октября 2010. Калининград, 2010. С. 99–102.

Иванов А.В. Закономерности расположения и перспективы поиска подводных археологических объектов в акваториях у Севастополя. Сб. н. ст. Подводная археология: сто лет исследований. Материалы международной научно–практической конференции «К 100–летию подводной археологии» 6–8 февраля 2002 г. М.: Институт востоковедения РАН, 2002. С. 34, 36.

Кадеев В. Поиски древних кораблей // Спортсмен–подводник. М.: Из–во ДОСААФ СССР. 1968. Вып. 19. С. 52–58.

Кислый А.Е. Работы Керченского историко–археологического музея // Археологические открытия 1981 года. М.: Из–во «Наука», 1983. С. 266.

Колтухов С.Г. Укрепления Крымской Скифии. Симферополь, 1999.

Кокулин А.Г. Локализация затонувших в 1854 году у Евпатории судов и случайные находки с них // Підводні дослідження: Археологія, Історія, Дайвінг. 2014. № 7. Электронная версия: <http://www.ostrov-hortica.org.ua/downloads/dodonov/2014/7.pdf> (дата обращения 19.01.2015).

Колли Л.П. Следы древней культуры на дне морском. Современное положение вопроса о нахождении в море античных памятников. Известия Таврической Ученой Архивной Комиссии. Симферополь, 1909. № 43. С. 126, 129–130.

Кондрашев А.В. Находки древних якорей у кавказских берегов // Древности Кубани. Краснодар, 1991. С. 59–61.

Кондрашев А.В. Кораблекрушение фрегата «Варна» и корвета «Мессемврия» у берегов Сочи в 1838 г. Сб. научн. тр. «Подводная археология: прошлое, настоящее, будущее. М.: КПДР. 2008. С. 181–185.

Кондрашев А.В. «Шнелльботы» S–27 и S–102 — последний рейд у берегов Тамани // Вопросы подводной археологии 2013. М., 2014. С. 34–41.

Конкевич Л.Г. Летопись крушений и других бедственных случаев военных судов. СПб., 1874. (Хронологический список судов Русского флота, потерпевших крушения и другие бедствия с 1713 по 1869 год).

Комко Е. Трагедия парохода «Ленин» // Нептун XXI век. 2008. № 1. С. 42–51.

Кочергина И., Королев А. «Армения» найдена уникальным поисковым комплексом // Нептун XXI век. 2008. № 6. С. 88–92.

Кругликова И.Т. Киммерик в свете археологических исследований 1947–1951 гг. // Материалы и исследования по археологии СССР, № 85. Боспорские города II. Работы Боспорской экспедиции 1946–1953 гг./ под ред. В.Ф. Гайдукевича, Т.Н. Книповича. М.,–Л.: Из-во АН СССР, 1958. С. 234.

Кругликова И.Т. Анапа 2500 лет. М.: Из-во «ИльТан», 2007. С. 15–16, 69.

Кругликова И.Т. Синдскаягавань. Горгиппия. Анапа. М.: Из-во «Наука», 1978, 86 с.

Кругликова И.Т. Сельское хозяйство Боспора. М., 1975, С.40–44, др.; Горончаровский В.А. О полевых исследованиях Илуратского отряда Боспорской экспедиции ИИМК РАН //Археологические исследования на Украине 1991. Луцк, 1993, С. 22–23.

Кузнецов В.Д. Фанагория: Новые исследования. // Краткие сообщения Института археологии РАН. Т. 219. С. 77:

Кузнецов В.Д., Латарцев В.Н., Латарцева Е.Е., Амелькин А.О. Подводные исследования в Фанагории в 1999—2002 гг. // Древности Боспора. № 6. М., 2006.

Кузьминов А.В. Средневековые кресты–пломбы из находок в бухте Лимена–Кале // Сугдейский сборник. Киев–Судак: Академперіодика, 2004. Вып. II. С. 442–446.

Кузнецов А. Большой десант. Керченско–Эльтигенская операция. М.: «Вече». 2011.

Куликов А.В. Исторический и зеленый туризм в Восточном Крыму–2. Материалы научно–практической конференции (под редакцией к.и.н. Н.Ф. Федосеева). Керчь, 2005: электронный вариант: <http://diving.clan.cu/publ/1-1-0-9> (время обращения 24.11.2014).

Лапшин Р.В., Коробейников А.В. Белый флот гражданской войны. Ижевск 2014.

Ластенко А.В. К вопросу о кораблекрушении в районе пос. Черноморское // Підводні дослідження: Археологія, Історія, Дайвінг. 2009. Вып.1. С. 21–28.

Латарцев В.Н. Краткая справка о работе клуба подводного плавания «Риф» (с 1994 г. – ЗАО Предприятие подводно–технических работ «Петр») в период

с 1971 по 2004 г. Сб. науч. Трудов «Подводная археология: прошлое, настоящее, будущее». М.: КПДР, 2008. С. 187.

Латышева В.А. Раскопки античного поселения Маслины в Северо–Западном Крыму //КСИА, 1978, вып. 156. С. 53, 55

Латышева В.А. Раскопки поселения Маслины в Северо–Западном Крыму // Археологические открытия 1978 года. М.; из–во «Наука». 1979. С. 357–358.

Лебединский В.В. Результаты новейших подводных археологических исследований в акватории г. Севастополя в рамках реализации проекта: «Составление фундаментального свода подводных археологических памятников Черноморского бассейна и создание подводно–археологической карты». Сб. н. ст. Подводная археология: сто лет исследований. Материалы международной научно–практической конференции «К 100–летию подводной археологии» 6–8 февраля 2002 г. М.: Институт востоковедения РАН, 2002 С. 15–23.

Лебединский В.В. Подводные археологические исследования в акватории г. Севастополя. История и современность. Сб. науч. тр. Подводная археология: прошлое, настоящее, будущее. М., 2008. С. 108–110.

Лютенков А. Тайна британского парусника // Нептун XXI век. 2006, № 6. С. 54–59.

Масленников А.А. Сельские святилища европейского Боспора. Тула, 2007.

Масленников А.А. Эллинская хора на краю Ойкумены. Сельская территория европейского Боспора в античную эпоху. М.,1998.

Мельников Р. М. Первые русские миноносцы. Спб, 1997.

Морозова Я., Зеленко С. «Пизанская галера» тайны бухты Новый Свет // Нептун XXI век. 2009, № 3. С. 58–64.

Морозов, М. Э., Кулагин, К. Л. «Щуки». Легенды Советского подводного флота. — М.: Яуза, Эксмо, 2008. 176 с.

Морской флот, 1981, № 5. С. 66.

Морской флот. 1984, № 2. С. 27.

Назаров В.В. Находки у мыса Меганом. // Судова археологія та підводні дослідження. Запоріжжя, 1993. С. 15–18.

Назаров В.В. Гидроархеологическая карта черноморской акватории Украины (памятники античной и средневековой эпох). Киев: Стилос, 2003. С. 97.

Назаров В.В. О перспективах подводных археологических разведок акватории Крымского побережья. Тезисы докладов научно–практического семи-

нара «Проблемы охраны и исследования подводных историко–археологических памятников Запорожья» (27–28 ноября 1987 г.). Запорожье, 1987. С. 16–17.

Николаев В. На подходах к Малой земле // Спортсмен–подводник. М.: Из–во ДОСААФ СССР, 1980. Вып. 58. С. 31–38.

Никонов А.А. Затопленные остатки античных сооружений по берегам Боспора Киммерийского // Российская археология. 1998. № 3. С. 57–66.

Окороков А.В. История отечественной подводной археологии. М.: КНОРУС, 2008. С.22, 45, 68.

Окороков А. Поиски Святого Александра» // Нептун XXI век. 2008, № 2. С. 54–57.

Окороков А.В. Материалы по истории деревянного судостроения XVIII–XIX в. (на основе археологических исследований. М.: НИИ культуры, Центр комплексных подводных исследований, 1991. С. 101.

Окороков А.В. Подводная разведка прибрежной зоны Гермонассы в 1983 г. // Судова археологія та підводні дослідження. Запоріжжя, 1993. № 1. С. 19–22.

Окороков А.В. Подводные исследования рифа Трутаева // Изучение памятников истории и культуры в гидросфере. М., 1991. Вып. 1. С. 30–31;

Окороков А.В. Материалы по истории деревянного судостроения XVIII–XIX в. (на основе археологических исследований. М.: НИИ культуры, Центр комплексных подводных исследований, 1991. С. 27–34.

Окороков А.В. Подводные исследования корабля XIX в. в Анапском районе у села Витязево // Памятниковедение. Изучение памятников истории и культуры в гидросфере. М., 1990. Вып. 1. С. 57–60.

Онайко Н.А. О работе Новороссийской экспедиции // Археологические открытия 1971 года. М.: Из–во «Наука», 1972. С. 134–135.

Орабченко К.В. Рэк в Цемесской бухте: «Червонный казак» // Нептун XXI век. 2007. № 1. С. 44–45.

Орбели Р.А. Гидроархеология. Подводные исторические изыскания близ древних греческих городов на Черноморском побережье // Судоподъем М.,–Л., 1945. № 1. С. 166, 172–173

Патрушев А. Неизвестный Азов — 2011 // Предельная глубина, 2011, № 3. С.46–51.

Правдин А. Пушку с «Черного принца» передадут «Артеку» // Крымский ТелеграфЪ» № 187 от 29 июня 2012 г.

Под флагом Родины: Очерки истории Черноморского пароходства. — Одесса: Маяк, 1967, 456 с.

Ранюк Ю. Новые находки в Херсонесе // Спортсмен–подводник. М., 1966. Вып. 15. С. 26–29.

Ребкин А. «Садко» продолжает поиск // Вокруг света, 1980. № 11. с. 12.

Рэки Крыма // Нептун XXI век. 2014. № 3/4. С. 116–117.

Свердлов А. В. На море Азовском. — М.: Воениздат, 1966. 224 с.

Серпкова Н. На сорок пятом створе // Спортсмен–подводник. М.: Из-во ДОСААФ. 1972. Вып. 31. С. 19–24.

Случанко Б. Крымские аквалангисты // Водный транспорт. 23.06.1977.

Соколов А.П. Летопись крушений и пожаров судов Русского флота 1713–1853. СПб., 1855.

Суда Министерства Морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. М.: ГПИНИИМТ «Союзморниипроект», 1989.

Таскаев В.Н. Античная подводная археология Северного Причерноморья. М.: Компания Спутник +, 2007, С. 47–48, 51–58.

Таскаев В.Н., Сокольский Н.И., Кепы, в сб.: Античный город, М., 1963.

Тимофеев Н. Встреча с прошлым // Спортсмен–подводник. М.: Из-во ДОСААФ. 1973. Вып. 36. С. 50–54.

Толстыкин П.В. Античный полис Кепы — памятник археологии в Таманском заливе // Вопросы подводной археологии 2013. М., 2014. С. 59–66.

Тузиков Р. Следы кораблекрушений // Спортсмен–подводник. М.: Из-во ДОСААФ СССР. 1975. Вып. 42. С.58.

Чевелев О.Д. Работы Южнобоспорского отряда // Археологические открытия 1979 г. М.: Из-во «Наука», 1980. С. 350.

Черноморский флот. М.: Воениздат, 1967. 344 с.

Чернышёв А.А. Российский парусный флот. Справочник. М.: Воениздат, 1997. Т. 1. 311 с.

Чикер Н. Герои подводных глубин // Спортсмен-подводник. М.: Из-во ДОСААФ. 1984. Вып. 72. С. 48–58.

Чикер Н.П. Служба особого назначения. М.: ДОСААФ, 1975, С. 218.

Чикер Н., Чернов А. Боевые реликвии Цемесской бухты // Спортсмен-подводник. М.: Из-во ДОСААФ СССР. 1985. Вып. 74. С. 35–40.

Чикер Н., Чернов А. В Цемесской бухте // Спортсмен–подводник. М.: Из-во ДОСААФ СССР. 1984. Вып. 71. С. 56.

Чхаидзе В.Н. Фанагория в VI–X веках. М., 2012.

Чхаидзе В.Н. С. Подводный комплекс раннесредневековых амфор из Кеп // Древности Боспора. вып.11, 2007.

Шамрай А.Н. Подводные разведки гавани Акры // Судова археологія та підводні дослідження. Запоріжжя, 1993. С. 29–40.

Шаповалов Г.И. О находке судна XI–XII веков в Азовском море // ДСПКЮ Вып. 5. Запорожье, 1995. С. 186.

Шилик К.К. Античный город на дне Керченского пролива // Человек, море, техника. Л.: Судостроение, 1987. С. 632.

Шилик К.К. Работа Боспорского подводно–археологического отряда // Археологические открытия 1983 года. М.: Из-во «Наука», 1985. С. 132.

Шилик К.Е. Еще один город на дне Керченского пролива // Человек, море, техника. Л., 1988.

Широкорад А.Б. 200 лет Парусного флота России. М.: Вече, 2007. С. 285.

Широкорад А.Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Минск, ХОРВЕСТ, 2002.

Шнюков Е.Ф., Митин Л.И., Цемко В.П. Катастрофы в Черном море. Издательская фирма «МАНУСКРИПТ», г. Киев, 1994.

Щеглов А.Н. Северо–Западный Крым в античную эпоху. Л., 1978. С. 16, 34, 91–94.

Щеглов А.Н., Саверкина И.И., Глазунов В.В. Исследования близ Ярылгачской бухты в Северо–Западном Крыму // Археологические открытия 1970 года. М.; Из-во «Наука», 1971. С. 251–252.

Щеглов А.Н., Подольский Н.Л., Гилевич А.М., Кац В.И. Тарханкутская экспедиция // Археологические открытия 1971 года. М.: Из-во «Наука», 1972. С. 342.

Щепинский А.А. Исследования в зоне строительства Северо–Крымского канала // АО 1975, М., 1976. С. 411.

Фанагория / Под общ. ред. В.Д. Кузнецова. – М.: Северный паломник, 2008.

Филиппенко А.А. К локализации портов и якорных стоянок вблизи Херсонеса Таврического // Изучение памятников морской археологии. СПб.: ИИМК

РАН. 1998. Вып. III. С. 98; Зеленко С.М. Подводная археология Крыма. Киев: Издательский дом «Стилос». С.60.

Электронные ресурсы

- http://www.diver.univ.kiev.ua/koktebel98_3.htm (дата обращения 2.01.2015 г.;
- http://hmhsbritannic.ucoz.ru/publ/podvodnoe_delo/10 (дата обращения 27.01.2015 г.)
- <http://vse-grani.com/viewtopic.php?f=56&t=993&start=800>
- http://militera.lib.ru/h/civilwar_blacksea/05.html (дата обращение 24.12.2014).
- <http://russiaflot.ru/korparadr/822-tendery-specialnoy-postroyki.html> (дата обращения 22.04.2015).
- <http://sovnavy-ww2.ho.ua/index.html> (дата обращения 25.11.2014 г.).
- http://sovnavy-ww2.ho.ua/transports/typ_civil.htm (дата обращений 22.03.2015).
- <http://www.navy.su/other/lost/black.htm> (дата обращения 18.02.2015);
- http://rosimperfleet.narod.ru/fslo/port_fslo.html (дата обращения 14.04.2015).
- <http://vse-grani.com/viewtopic.php?f=56&t=993&sid=5b80303d8123dbc7ac81dbc4c5cf291c&start=790>
- [https://ru.wikipedia.org/wiki/Кулевчи_\(фрегат\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Кулевчи_(фрегат)) (дата обращения 10.10.2014 г.).
- <http://flot.sevastopol.info/ship/parus/corvet/kalipso.htm> (дата обращения 12.11.2014 г.);
- <http://russiaflot.ru/korparkor/228-korvety-tip-andromaha.html> (дата обращения 14.09.2015).
- <http://flot.sevastopol.info/ship/parus/brig/eneu.htm> (дата обращения 12.12.2014 г.;
- <http://russiaflot.ru/korparbr/217-brigi-tip-yendimion.html> (дата обращения 12.04.2015 г.).
- http://sovnavy-ww2.ho.ua/transports/typ_civil.htm (дата обращений 22.03.2015).
- <http://flot.sevastopol.info/ship/linkor/novorossiysk.htm> (дата обращений 22.03.2015).
- <http://sailing.shipmodelsbay.com/06/kssp/index.html> (дата обращения 28.01.2015 г.).
- <http://www.randewy.ru/nk/shhunachf.html> (дата обращения 16.10.2014 г.).
- <http://www.randewy.ru/nk/transchf2.html> (дата обращения 8.11.2014 г.).
- [https://ru.wikipedia.org/wiki/HMS_Jasper_\(1855\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/HMS_Jasper_(1855)) (дата обращения 14.12.2014 г.)
- <http://profdive.ru/zatonuvshie-korabli-azovskogo-morya/> (дата обращение 13.10.2014 г.).

- <http://www.navy.su/-1850/battleships/new/azov.htm> (дата обращения 01.12.2014 г.).
- http://militera.lib.ru/h/civilwar_blacksea/05.html (дата обращения 14.10.2014 г.).
- <http://sovnavy-ww2.ho.ua/index.html> (дата обращения 15.10.2014).
- <http://www.navy.su/other/lost/black.htm> (дата обращения 18.02.2015).
- <http://www.moremethod.info/index.php/library-menu/16-morskaya-tematika/98-dnepr?showall=&start=33> (дата обращения 25.02.2015).
- <http://www.navy.su/other/lost/black.htm> (дата обращения 18.02.2015).
- <http://vse-grani.com/viewtopic.php?f=56&start=560&t=993> (дата обращения 16.11.2014 г.).
- <http://sovnavy-ww2.ho.ua/index.html> (дата обращений 25.02.2015).
- <http://vse-grani.com/viewtopic.php?f=56&t=993&start=700> (дата обращения 18.05.2014 г.).
- <http://russiaflot.ru/korpardr/822-tendery-specialnoy-postroyki.html> (дата обращения 12.04.2015).
- <http://vse-grani.com/viewtopic.php?f=56&t=993&start=800> (дата обращения 12.04.2015).
- http://sovnavy-ww2.ho.ua/smallminesweepers/typ_pmsn.htm (дата обращения 25.02.2015).
- <http://www.moremethod.info/index.php/library-menu/16-morskaya-tematika/98-dnepr?showall=&start=33> (дата обращения 25.02.2015).
- <http://flot.sevastopol.info/ship/kanonerki/salgir.htm> (дата обращения 16.12.2014 г.)
- <http://our-travels.info/ost/Goroda/Ukraine/Krym/Len-dost.php> (дата обращения 13.02.2015 г.)
- http://hmhsbritannic.ucoz.ru/publ/podnjato_so_dna_kerchenskogo_proliva/1-1-0-221 (дата обращений 13.01.2015)
- http://hmhsbritannic.ucoz.ru/publ/podnjato_so_dna_kerchenskogo_proliva/1-1-0-221 (дата обращений 13.01.2015).
- http://hmhsbritannic.ucoz.ru/publ/podnjato_so_dna_kerchenskogo_proliva/1-1-0-221 (дата обращений 13.01.2015)
- http://www.xtour.org/submarine_dp.html (дата обращения 12.10.2014 г.)
- http://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/201505261346-ay2w/htm (дата обращения 20.05.2015)
- http://www.xtour.org/submarine_dp.html (дата обращения 9.11.2014 г.).

http://www.xtour.org/submarine_dp.html. (дата обращения 12.10. 2014
http://archaeology.univ.kiev.ua/j311/index.php?catid=12&id=166&Itemid=101&option=com_content&view=article (дата обращения 13.01.2015)
<http://lenino.info/novosti/novosti-pgt-lenino/dostoprimechatelnosti-leninskogo-raiona/antichnoe-poselenie-poljanka.html> (дата обращения 23.04.2015 г.)
http://militera.lib.ru/h/civilwar_blacksea/05.html (дата обращения 12.12.2014 г.)
<http://www.blackseaexplorers.ru/wrecks/> (дата обращения 15.09.2014 г.); <http://lolx.ru/image/13788-nu-i-poshli-naxuj.html> (дата обращения 18.09.2014 г.;
<http://www.z-dive.com/articles/zatonuvshie-obekty/reki-chernom-more> (дата обращения 13.12.2014 г.;
<http://qha.com.ua/news.php?id=131416&lang=ru> (дата обращения 18.11.2014 г.;
<http://www.sea-lion.cjm.ua> (дата обращения 16. 08. 2014); <http://www.diving-world.ru/forum/index.php?showtopic=402> (дата обращения 02.08.2014)
<http://katransev.narod.ru/photoalbum2.html> (дата обращения 12.08.2014)
(<http://www.divingworld.ru/forum/index.php?showtopic=402> (дата обращения 02.08.2014)
<http://modelik.ru/index.php/sdelaj-sam/8-linejnyj-d-12-apostolov> (дата обращения 02.11.2014 г.).
<http://www.randewy.ru/nk/transchf.html> (дата обращения 16.10.2014 г.)
<http://www.randewy.ru/nk/brigantinachf.html> (дата обращения 11.11.2014 г.);
<http://www.randewy.ru/nk/shhunachf.html> (дата обращения 16.11.2014 г.);
<http://flot.sevastopol.info/ship/parus/ect/ahill.htm> (дата обращения 10.11.2014);
<http://flot.sevastopol.info/ship/parus/lineynie/alexandr.htm> (дата обращения 16.10.2014 г.)
<http://flot.sevastopol.info/ship/parus/ect/slon.htm> (дата обращения 15.10.2014 г.)
http://www.retroflot.com/v/tovaropaseazhirskij_parohod_vladimir.html (дата обращения 24.10.2014 г.); [https://ru.wikipedia.org/wiki/Владимир_\(пароход\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Владимир_(пароход)) (дата обращения 26.10.2014 г.)
<http://flot.sevastopol.info/ship/parus/ect/polotck.htm> (дата обращения 23.10.2014);
<http://chernomorskoe.info/forum/viewtopic.php?f=6&t=135&start=20> (дата обращения 23.10.2014)

<http://vse-grani.com/viewtopic.php?f=56&t=993&start=740> (дата обращения 12.04.2015)

<http://www.divingworld.ru/forum/index.php?showtopic=402> (дата обращения 02.08.2014)

<http://www.infoflotforum.ru/topic/21867-o-pervih-russkih-parohodah-na-dunae/> (дата обращения 03.11.2014 г.)

<http://www.blackseaexplorers.ru/wrecks/> (дата обращения 15.09.2014 г.)

<http://flot.sevastopol.info/ship/tral/t255.htm> (дата обращения 15.09.2014 г.)

[http://krymology.info/index.php/Карась_\(подводная_лодка\)](http://krymology.info/index.php/Карась_(подводная_лодка)) (дата обращения 25.11.2014).

<http://flot.sevastopol.info/ship/esminets/fidonisi.htm> (дата обращения 16.11.2014 г.);

<http://russiaflot.ru/korparbr/217-brigi-tip-yendimion.html> (дата обращения 22.04.2015).

<http://subscribe.ru/group/dlya-nezavisimyyih-turistov/4188612/> (дата обращения 12. 11.2014 г.;

<http://russiaflot.ru/korparbr/217-brigi-tip-yendimion.html> (дата обращения 22.04.2015).

<http://forum.tetis.ru/viewforum.php?f=1>

<http://tsushima.su/forums/index.php>

Научное издание

Александр Васильевич Окороков

**СВОД ОБЪЕКТОВ
ПОДВОДНОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ РОССИИ**

Утверждено к печати Редакционно-издательским советом

Российского научно-исследовательского
института культурного и природного наследия
имени Д.С. Лихачёва

Дизайн обложки: художник *М.Ю. Маяков*

Компьютерная вёрстка, корректура, общий дизайн: *Н.П. Лакутина*

Подписано в печать 06.12.2016

Формат 210 × 280. Гарнитура Times New Roman.

Бумага офсетная. Печать офсетная.

Усл. печ. л. 27,5. Тираж 300 экз.

Заказ № ...

Отпечатано с готового оригинал-макета

в типографии «Костромской дом печати»

156000, Костромская обл., г. Кострома, ул. Мясницкая, д. 43 А.