

# СВОД ОБЪЕКТОВ ПОДВОДНОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ РОССИИ

РОССИЙСКОЕ ПОДВОДНОЕ  
КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ  
ЗА РУБЕЖОМ

ЧАСТЬ 3

Подводное  
культурное наследие  
России





*Море – это союз между мертвыми, живыми и еще не родившимися.*

*Эдмунд Берк*

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

СВОД ОБЪЕКТОВ  
ПОДВОДНОГО  
КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ РОССИИ  
Часть III

Российское подводное культурное  
наследие за рубежом

МОСКВА

2019



УДК 930.85  
ББК 63.3(2,21,255)  
О-51

*Рецензенты:*

*Житенёв В.С. – доктор исторических наук, Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова*

*Путрик Ю.С. – доктор исторических наук, кандидат географических наук, Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия им. Д.С. Лихачёва*

**Окороков А.В.**

О-51 Свод объектов подводного культурного наследия России: Часть III. Российское подводное культурное наследие за рубежом. М.: Институт Наследия, 2019. – 224 [60] с.: илл.

ISBN 978-5-86443-270-9

Работа представляет собой издание научно-справочного характера, призванное дать общее представление об объектах подводного культурного наследия России за рубежом. Основой Свода являются сведения, полученные при изучении архивных источников и литературы, исторических и поисковых порталов, сайтов и др. Издание поможет в формировании оценки перспективности дальнейшего изучения конкретного объекта, реконструкции исторической обстановки и исторических событий. Приложения к книге – географические карты.

УДК 930.85  
ББК 63.3(2,21,255)

*Фото на обложке А.С. Светловидова*

*Рисунок на стр. 240 А.В. Окорокова*

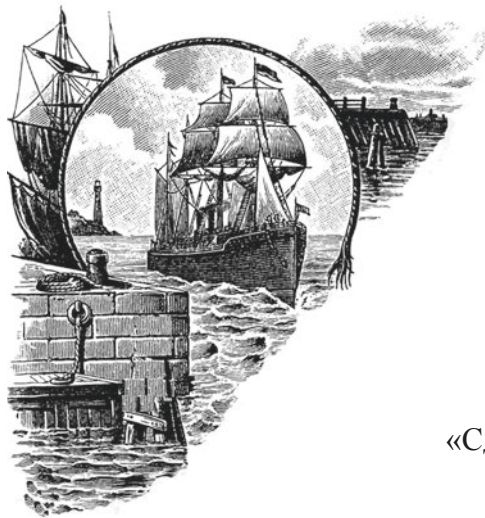
ISBN 978-5-86443-270-9

© Окороков А.В., 2019  
© Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия имени Д.С. Лихачёва, 2019



## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ</b> .....	6
<b>БАСЕЙН АТЛАНТИЧЕСКОГО ОКЕАНА</b> .....	8
Балтийское море.....	9
Атлантический океан.....	91
Норвежское море.....	95
Ионическое море.....	97
Ирландское море.....	97
Северное море.....	98
Средиземное море.....	100
Черное море.....	103
Азовское море.....	148
Эгейское море.....	142
Карибское море.....	142
<b>ВНУТРЕННЕЕ КАСПИЙСКОЕ МОРЕ</b> .....	144
<b>БАСЕЙН ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА</b> .....	147
Красное море.....	149
<b>БАСЕЙН СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА</b> .....	150
Северный Ледовитый Океан.....	151
Баренцево море.....	155
Гренландское море.....	165
<b>БАСЕЙН ТИХОГО ОКЕАНА</b> .....	167
Берингово море.....	168
Охотское море.....	169
Тихий океан.....	169
Желтое море.....	181
Восточно-Китайское море.....	191
Южно-Китайское море.....	195
Японское море.....	196
<b>ТОЧНОЕ МЕСТО ГИБЕЛИ НЕИЗВЕСТНО</b> .....	213
<b>ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА</b> .....	241



## ВВЕДЕНИЕ

«Сделай так, чтобы мечта изменила твою жизнь до того,  
как жизнь изменит твою мечту»

С 2015 г. Центр подводного культурного наследия Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия им. Д.С. Лихачева в рамках государственного задания ведет работу по составлению Свода объектов подводного культурного наследия России. Работы ведутся поэтапно: 1-й — российская часть Черного и Азовского морей; 2-й — моря российской части Арктики и Дальнего Востока; 3-й — российское подводное культурное наследие за рубежом; 4-й — акватория российской части Балтийского моря; 5-й — акватория российской части Каспийского моря и внутренние водоемы России. Цель работы — создание научно обоснованной базы для формирования государственного механизма учета, охраны и использования объектов подводного культурного наследия, подосновы для оценки перспективности (этапности) дальнейшего изучения того или иного объекта. Свод будет содержать сведения об объектах, выявленных в результате изучения архивных источников и литературы, проведенных в разные годы подводных историко-археологических экспедиций, данных специализированных государственных служб и организаций, сведений, предоставленных региональными управлениями культуры и приморскими музеями, информации дайверских клубов и центров, исторических и поисковых порталов и сайтов и др.

Объекты распределяются по государственной принадлежности, хронологическому (от древности до новейшего времени) и территориальному признакам. Отдельно выделяются наиболее значимые для России исторические события: Крымская война (1853—1856 гг.); Первая мировая война (1914—1916 гг.); Русско-японская война (1904—1905 гг.), Гражданская война (1918—1920 гг.); Великая Отечественная война (1941—1945 гг.).

В 2016 г. вышла первая часть Свода: Черное и Азовское моря. В работе приведены краткие исторические сведения о более полутора тысячах объектах, представляющих для России историческую и культурную ценность. Книга проиллюстрирована архивными фотографиями погибших кораблей, а также современными видами затонувших объектов<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Окороков А. В. Свод объектов подводного культурного наследия России. Ч. 1: Черное и Азовское моря. — М.: Труды Ин—та Наследия, 2016. — 440 с.



В 2017 г. была опубликована вторая часть Свода: Моря российской части Арктики и Дальнего Востока<sup>2</sup>. В нее вошла информация о более 500 объектах по тем или иным причинам, оказавшимся под водой и представляющих историческую значимость для России.

Данное исследование является продолжением работы по составлению Свода объектов подводного культурного наследия России и включает в себя краткую историческую информацию по российским кораблям, затонувшим в различных морях и океанах.

Исследование разбито по бассейнам океанов: например, бассейн Атлантического океана, бассейн Тихого океана и т.д., — которые, в свою очередь, делятся на моря и территориальные воды государств — Балтийское море, Швеция, Черное море, Турция и т.п.

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

Автор благодарит:

за содействие при подготовке Свода — А.О. Аракелову, В.В. Аристархова, С.С. Голубенко, А.И. Ельчанинова, И.Н. Кочергину, А.И. Рябова;

за оказанную помощь в работе — Н.П. Лакутину, И.О. Зеленцова, Н.В. Назарову.

В книге использованы иллюстрации из личного архива автора, редакции журнала «Нептун XXI век», открытых Интернет-ресурсов.

---

<sup>2</sup> Огороков А. В. Свод объектов подводного культурного наследия России. Ч. 2: моря российской части Арктики и Дальнего Востока. М.: Труды Ин—та Наследия, 2018. — 224 с.



## **БАССЕЙН АТЛАНТИЧЕСКОГО ОКЕАНА**

## БАЛТИЙСКОЕ МОРЕ

*ШВЕЦИЯ*

### НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)

#### 1. Новопостроенный транспорт

Разбился в 1715 г. на пути из Архангельска в проливе Каттегат в устье реки Гёта—Эль у г. Готенбурга (Швеция).

#### 2. «Минерва», 32-пушечный фрегат

Был переделан из плененного в Архипелаге турецкого судна и в 1771 г. вошел в состав Балтийского флота. Длина между перпендикулярами — 26,2 м, ширина по мидельшпангоуту — 8,1 м, осадка 3,1 м. Экипаж 164 чел.

18(29) марта 1771 г. фрегат пришёл в Аузу, а в 1771—1773 гг. с отрядами крейсировал у Дарданелл, совершая заходы в Аузу. В январе-феврале 1774 г. ходил в Ливорно, а 6(16) марта вышел из Аузы в Россию и 30 июля (10 августа) прибыл в Кронштадт.

Из Кронштадта корабль перешёл в Ревель.

В октябре 1774 г., приняв на борт гардемарин и солдат Морского батальона, вышел из Ревеля в Кронштадт. 11 октября в финских шхерах ночью в тумане из-за ошибки в счислении выскочил на камни (Урренгрут) у острова Энскер. Из 164 человек погибли 95 человек. Спасшиеся на двух шлюпках и обломках фрегата перебрались на голый остров, где провели без пищи и воды 4 суток. Комиссия приговорила капитана фрегата лейтенанта А.Г. Воейкова к смертной казни, но Адмиралтейств-коллегия, принимая во внимание, что смертная казнь положена за съезд с корабля во время боя, определила: «написать его до выслуги в матросы». Через два года А.Г. Воейкову был возвращен чин лейтенанта.

#### 3. «Пластун», парусно-винтовой клипер

Является четвёртым клипером типа «Разбойник», построенным в Архангельске («Разбойник», «Стрелок», «Джигит», «Пластун», «Опричник» и «Наездник»). Эти корабли стали первыми в России паровыми судами-крейсерами.

Заложен в Архангельске 5.01.1856 г. на эллинге Большого адмиралтейства по чертежам поручика корпуса корабельных инженеров А.А. Иващенко. Закладку корпусов произвели старший корабельный инженер порта полковник корпуса корабельных инженеров А.Т. Загуляев и младший инженер поручик корпуса корабельных инженеров В.П. Василевский. Общее техническое руководство проекта осуществил член Пароходного комитета капитана 2 ранга И. А. Шестаков. Спущен на воду 23.06.1856 г. и включен в состав 1-го Амурского отряда винтовых судов, отправлявшихся на Дальний Восток России. Водоизмещение 615 т (нормальное). Длина между перпендикулярами 45,5 м, длина по верх-



ней палубе 47,4 м, ширина 9,1 м (максимальная), осадка 3,6 м (средняя), 3,3 м (в носу), 3,9 м (в корме). Двигатели: одна двухцилиндровая горизонтальная паровая машина простого расширения, 3 цилиндрических однопочных огнетрубных котла. Мощность 150 индикаторных сил 300 л.с. Движитель — паруса, двухлопастный винт. Экипаж 10 офицеров и 82 матроса. Вооружение: 2×1 60-фн пушка № 1/17,6, 2×1 60-фн пушка № 2/15,4, 2×1 24-фн/12,25 пушка-корронада.

Переход на Дальний Восток через мыс Доброй Надежды начался 19.09.1857 г. По прибытию в Гонолулу командир корабля капитан-лейтенант Мацкевич был срочно отправлен в Санкт-Петербург, а на его место назначен лейтенант барон Дистерло. На должность старшего офицера был назначен лейтенант Розенберг. 28.06.1858 г. отряд пришёл в Гонконг, где получил распоряжение от вице-адмирала графа Е.В. Путятина отправить клиперы «Стрелок» и «Пластун» в Печелийский залив, а сам с оставшимися кораблями отряда идти к Де-Кастри. Но «Пластун», по причине ряда неисправностей, был отправлен в Кантон (ныне Гуанчжоу) и введён в док Вампоа для их исправлений. В залив Де-Кастри (ныне залив Чихачёва) корвет прибыл 5.08.1858 г. Переход составил 321 день, из которых 190 дней ходовых и 131 день стоянок. Позже, корабельный врач А.В. Вышеславцев опубликовал путевые заметки о данном переходе.

Из Де-Кастри «Пластун» отправился в Гонконг в распоряжение вице-адмирала графа Е.В. Путятина. С 19 сентября по 3 ноября 1858 г. по распоряжению графа «Пластун» отправился в военный пост в залив Владимира для получения там продовольствия для фрегата «Аскольд», но продовольствия там не оказалось. Встретившись с корветом «Воевода», оба корабля перешли в залив Святой Ольги, а затем «Пластун» ушел в Хакодате на ремонт и зимовку. За время зимовки клипер был перевооружен: на нём укоротили бизань-мачту, удлинили бушприт и оснастили грот-мачту прямыми парусами, тем самым парусное вооружение клипера стало по типу барк. Данное вооружение оказалось наиболее удачным для всех архангельских клиперов.

7.06.1859 г. генерал-губернатор граф Н.Н. Муравьёв-Амурский поднял свой флаг на пароходо-корвете «Америка» для осуществления визитов в Южные гавани Приморья для встречи там с экспедицией К.Ф. Будогосского и сбора новых сведений; в Империю Цин к генерал-майору Н.П. Игнатьеву для переговоров с властями Цинской империи об уточнении пограничной линии определённой Айгунским договором; и в Эдо (ныне Токио) для переговоров и решения «Сахалинского вопроса». В сопровождение «Америке» были определены: «Пластун», «Боярин», «Воевода», «Стрелок» и транспорт «Японец». Местом сбора отряда стал порт Хакодате, куда корабли начали прибывать с 11 июня. В Японии состав отряда пополнился клипером «Джигит», ранее находившимся в распоряжении российского консула в Японии. 15 июня корабли двумя группами отправились к Южным гаваням Приморья, описывая острова, бухты, заливы и производя съёмку береговой линии. 20 июня в Новгородскую гавань (ныне залив Посьета), где уже находились «Америка» и «Воевода», подошла вторая группа кораблей. Несколько дней экипажи всех кораблей произвели промер глубин у входа в гавань и провели наблюдения за прилива-

ми и отливами. 25.06.1859 г. корабли ушли из залива в Империю Цин. Далее экипажем клипера были произведены гидрографические работы и опись побережья от Императорской Гавани (ныне Советская Гавань) до залива Де-Кастри. По прибытии в Николаевск клипер стал на ремонт. За время службы на Дальнем Востоке экспедицией на «Джигите» и «Пластуне» была составлена лоция побережья от Владивостока до Императорской Гавани. В августе 1859 г. «Пластун», «Новик» и «Рында» в составе отряда боевых кораблей под командованием капитана 1 ранга А.А. Попова отправились в обратный путь на Балтику через Магелланов пролив.

Миновав Магелланов пролив, отряд отправился в Монтевидео, где «Пластун» с 22 апреля по 5 мая 1860 г. прошёл килевание для устранения течи. 18 августа 1860 г. паровой клипер «Пластун» Российского императорского флота после взрыва порохового погреба затонул в течение двух минут, около 5 часов вечера к востоку от острова Гогланд (Швеция) на расстоянии 17½ морской мили на юго-восток от маяка Форё в Балтийском море; погибли 75 членов экипажа, 35 человек выжили. Вот как об этом сообщалось: «16 августа отряд вышел из Копенгагена. На ходу под парусами, со скоростью 10 узлов, 18 августа, в 5 час. 8 мин. пополудни, последовал на клипере «Пластун» пороховой взрыв в кюйт-камере и после того клипер, пробыв на воде не более 3-х минут, пошел ко дну. Несчастье это совершилось в широте 57°45'N, долготе 20°5'O от Гринвича, на глубине по карте 70 сажен. При этом погибли командующий клипером лейтенант барон Дистерло, лейтенант Розенберг, лейтенант Гаврилов, мичман Леман, прапорщики корпуса штурманов Евдокимов и Кочетов, вольный механик Гольм и 68 нижних чинов. Для подания помощи погибавшим, были спущены немедленно с корветов «Рында» и «Новик» 3 катера, вельбот и четверка, которыми спасены: лейтенант Литке, мичмана Кнорринг и Березин, врач Иогансон и 31 чел. нижних чинов».

#### **4. «Барс», подводная лодка**

Типа «Барс». Заложена 20.06.1913 г. (по другим данным 23.09.1913 г.) на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге как головная лодка нового проекта. Спущена на воду 2.06.1915 г. Длина 67,97 м, ширина 4,47 м, осадка 3,94 м. Водоизмещение надводное 650 т, подводное 780 т. Мощность двигателей надводного хода 2×250 л.с., подводного 2×450 л.с. Вооружение: артиллерийское — 1×57-мм орудие, 1×3-мм орудие — 1 пулемет, торпедное — 2 торпеды в двух носовых трубчатых аппаратах — 2 торпеды в двух кормовых трубчатых аппаратах — 8 торпед в 8 наружных решетчатых аппаратах Джевецкого.

25.07.1915 г. лодка под командованием В.Ф. Дудкина вступила в строй и вошла в состав 1-го дивизиона Дивизии подводных лодок Балтийского моря.

В 1915 году на «Барсе» испытывалось палубное минное устройство для перевозки и постановки 8 мин. По результатам испытаний устройство в серию не пошло. В конце 1915 г. командиром лодки стал Н.Н. Ильинский.

Принимала участие в Первой мировой войне, выходила в море на дозорную службу, действовала на коммуникациях противника, прикрывала минные постановки, неоднократно

но останавливала для досмотра торговые транспорты, несколько раз атаковала торпедами суда и корабли противника, сама подвергалась атакам. В феврале 1917 г. экипаж «Барса» активно участвовал в Февральской революции.

Всего совершила 14 боевых походов, в пятнадцатый поход вышла 6 мая 1917 г., после чего из похода не вернулась, точные время и причина гибели неизвестны (по немецким данным, погибла 8.05.1917 г. в районе Хефринга).

В 1993 г. обнаружена шведским минным тральщиком «Ландсорт» в районе острова Готска-Санден (Швеция) на глубине 127 м в точке с координатами 58°21'N, 19°52'E. Корпус лодки хорошо сохранился, на нем видны лишь повреждения, полученные в результате подрыва лодки на mine.

### **5. «Львица», дизель-электрическая, двухвальная подводная лодка**

Типа «Барс». Была заложена 3(16).07.1914 г. на Адмиралтейском заводе. Полностью готовый корпус был в разобранном виде перевезён в Ревель, где на заводе «Ноблесснер» лодку достроили. Спуск на воду состоялся 10(23).10.1915 г. Имела 2 дизеля мощностью по 250 л.с., 2 электродвигателя мощностью по 450 л.с. Вооружение лодки составляло: артиллерия 2 орудия калибра 57 мм; торпедно-минное вооружение 2 носовых и 2 кормовых ТА калибра 18 дюймов (457 мм), 8 наружных ТА системы Джевецкого ПВО, 1 пулемёт.

14.04.1916 г. лодка вступила в строй и вошла в состав 2-го дивизиона Дивизии подводных лодок Балтийского моря. В 1915 г. на «Львице» испытывалось палубное минное устройство для перевозки и постановки 8 мин. По результатам испытаний устройство в серию не пошло. Лодка принимала участие в Первой мировой войне, совершила 5 боевых походов.

В феврале 1917 г. экипаж «Львицы» принимал активное участие в революции. В апреле-мае 1917 г., несмотря на нехватку экипажа, лодка совершала учебные погружения — под командованием старшего офицера Рогозина, с двумя офицерами вместо пяти и с недостатком нижних чинов.

Погибла в начале июня 1917 г. вместе со всем экипажем из 45 человек в пятом боевом походе у шведских берегов в районе Готланд-Эзель.

### **151. «Сом», подводная лодка**

Построена в 1901—1902 гг. на верфи “Crescent Shipyard” в Элизабет (штат Нью-Джерси, США) как “Fulton” в качестве экспериментальной подводной лодки по проекту “Holland VIII” Джона Филипа Голланда. В мае 1904 г. при посредничестве Невского судостроительного завода была куплена Русским Морским ведомством и зачислена в состав флота под названием «Сом». Водоизмещение надводное 105 т, водоизмещение подводное 120 т, длина наибольшая (по КВЛ) 19,3 м, ширина корпуса наибольшая 3,58 м, средняя осадка 2,9 м. Силовая установка бензин-электрическая — 1 двигатель 160 л.с., 1 электромотор 70 л.с. Артиллерийское вооружение — орудие калибра 37 мм. Торпедно-минное вооружение — 1 ТА калибра 4.



В июле 1904 г. лодка была доставлена в Кронштадт из США пароходом и в сентябре этого же года достроена на Невском заводе. Затем по железной дороге была отправлена во Владивосток, куда прибыла 29.12.1904 г. (по ст. ст.) и в феврале 1905 г. была приведена в боевую готовность и совершила до окончания Русско-японской войны несколько выходов в окрестности Владивостока.

В декабре 1914 г. «Сом» по железной дороге был перевезен из Владивостока в Севастополь, а в июле 1915 г. — из Севастополя в Петроград. На Балтийском флоте «Сом» базировался на Мариенхам на Аландских островах, откуда совершил несколько боевых походов, в том числе к шведскому побережью.

10 мая 1916 г. в 4 часа утра ПЛ «Сом» под командованием 25-летнего лейтенанта Х.К. Бугураева, осуществлявшая патрулирование в Аландском море, погибла при подводном столкновении со шведским пароходом «Онгерманланд». Столкновение произошло между маяком Svartklubben и островом Архольма. Как засвидетельствовал капитан парохода, он заметил перископ, возвышающийся над водой на 1 м, на расстоянии 150 м. Лодка шла параллельным курсом, а затем повернула к пароходу. Решив, что корабль хотят осмотреть, капитан застопорил ход. Перископ внезапно скрылся под воду, а лодка ударила пароход в подводной части. Больше лодка не показывалась. Вместе с лодкой погиб и её экипаж — 2 офицера и 16 нижних чинов.

По другой версии, подводная лодка была намеренно протаранена шведским пароходом для того, чтобы избежать досмотра груза.

В июле 2015 г. «Сом» был обнаружен шведской поисковой командой “Ocean X Team” на дне Аландского моря западнее острова Эккерё (Аландские острова) в территориальных водах Швеции.

## НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

### ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 гг.)

#### **6. «С-6», подводная лодка**

Заложена 28.12.1935 г. на заводе № 189 (Балтийский завод) в Ленинграде под стапельным номером 279 и литерным обозначением «Н-6». 20.10.1937 г. подводная лодка получила обозначение «С-6». 31.03.1938 г. была спущена на воду и 27.11.1939 г. вошла в состав КБФ.

Принимала участие в Советско-финляндской войне под командованием капитан-лейтенанта В.Ф. Кульбакина в составе 16-го дивизиона 1-й бригады ПЛ КБФ.

Начало Великой Отечественной войны встретила в составе 1-го дивизиона 1-й бригады ПЛ КБФ в Усть-Двинске.

23.06.1941 г. подводная лодка вышла в район Померанской бухты (позиция № 1). Несмотря на активный поиск, ничего кроме тральщиков противника, осуществлявших траление прибрежного фарватера, обнаружить не удалось, и «С-6» начала возвращаться в базу. Днем 9 июля подводная лодка прибыла в бухту Кихелькона (северо-западное побережье

острова Саарема), где встала для ожидания эскорта для перехода в Таллин. Командир, считая себя в безопасности, разрешил купание личного состава. В 13.25 лодку внезапно атаковал бомбардировщик «Ju-88». Две 250-кг бомбы разорвались в 100 м от лодки. Самолет сделал еще три захода, обстреливая подводную лодку из пулеметов. В результате авианалета «С-6» получила незначительные повреждения, однако среди личного состава погибли трое и ранены семь человек, в том числе командир (тяжело) и военком (легко). Несмотря на ранение, командир продолжал управлять кораблем (при помощи находившегося на борту «С-6» дивизионного штурмана старшего лейтенанта А.И. Ильина), перемещаясь по подводной лодке на руках у личного состава. На переходе в Триги подводная лодка вновь подверглась авианалету. Уклонившись от атаки погружением, «С-6» отстала от сопровождавшего ее эскорта и вскоре была атакована своими сторожевыми катерами. В дополнение ко всем злоключениям в ночь на 11 июля субмарина была обстреляна нашей береговой батареей с мыса Пангенук. Днем 11 июля подводная лодка была встречена катерами и сопровождена в бухту Триги, куда прибыла в ночь на 12 июля. Вскоре «С-6» перешла в Таллин, а затем убыла в Кронштадт. Вместо раненного Кульбакина командиром «С-6» был назначен капитан-лейтенант Н.Н. Кулыгин.

В ночь на 6 августа 1941 г. лодка вышла из Таллина в свой последний поход в район между островом Борнхольм и Карлскроной (позиция № 2). На базу она не вернулась и на связь не выходила. Предположительно «С-6» погибла на mine в Финском заливе или была потоплена авиацией 30 августа 1941 года в бухте Тагалахт (на западном побережье острова Саарема). Возможной причиной гибели подводной лодки могла стать так же ошибка личного состава (вновь назначенный командиром на «С-6» капитан-лейтенант Кулыгин ранее командовал «малютками»). На борту «С-6» в ее последнем походе было 48 чел.

Летом 2011 г. субмарина была найдена шведскими дайверами-поисковиками у берегов Швеции, идентифицирована как «С-6» и спустя год обследована.

Обследование затонувшего подводного корабля было осуществлено командой спасательного судна подводных лодок Королевского флота Швеции «Белос».

По данным ВМС Швеции, подводная лодка находится в международных водах в шведской экономической зоне в 55 милях к востоку от шведского острова Сандхамн в точке с координатами: 55°52,9385'N, 17°10,7114'E. Глубина местоположения — 46 м, грунт — песчаный и гладкий. Кормовая часть подводной лодки лежит на грунте курсом 70 градусов. Корпус лодки расколот на две части. Носовая часть длиной 20 м лежит к северу от кормовой части. Кормовая часть длиной около 40 м начинается перед носовой артустановкой. Рядом с другими обломками на грунте обнаружен торпедообразный объект.

#### **7. «С-7», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Серия IX-бис С — «Средняя». Заложена 14.12.1936 г. в Горьком на заводе № 112

«Красное Сормово», заводской № 236. Вступила в строй 30.06.1940 г. и 23.07.1940 г. включена в состав Краснознамённого Балтийского Флота. Длина наибольшая (по КВЛ) 77,7 м, ширина 6,4 м, средняя осадка 4 м, водоизмещение надводное 837 т, водоизмещение подводное 1090 т. Силовая установка дизель-электрическая: два дизеля 1Д по 2 000 л.с., два электродвигателя ПГ 72/35 по 550 л.с., АБ: 2 группы по 124 элемента типа С. Вооружение: артиллерия — 1×100/51 Б-24ПЛ; торпедно-минное: 6×533-мм ТА (4 в носу и 2 в корме), 12 торпед. ПВО: 1×45/46 полуавтомат 21-К. Экипаж — 42 чел. До 20.09.1937 г. называлась «Н-7». Командир лодки: капитан 3-го ранга Сергей Лисин.

За годы Великой Отечественной войны совершила 5 боевых походов и произвела 9 атак с выпуском 12 торпед. Произвела артиллерийские обстрелы: железнодорожных станций Йеве и Вайвара, завода Асери, городов Нарва и Нарва-Йыэсу, селения Тойва.

Во время боевого похода 29.06—11.07.1942 г. лодка потопила и повредила 5 транспортов суммарным водоизмещением 11000 брт, захватив пленных и секретные документы с картами немецких минных полей. Этот поход стал одним из самых результативных походов советской подлодки за все годы войны.

17 октября 1942 г. лодка вышла в очередной боевой поход. Через три дня, 20 октября, от лодки было получено сообщение, подтверждающее выход в крейсерство в открытом море. После этого лодка перестала выходить на связь. В декабре 1942 г. лодка была исключена из списков кораблей Балтийского флота. Командиру лодки, Сергею Лисину, было присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1944 г., после выхода Финляндии из войны, из плена вернулись командир лодки Лисин, рулевой-сигнальщик Оленин, комендор Субботин, трюмный старшина Куница. По их словам, 21 октября 1942 г. шедшая в надводном положении для зарядки аккумуляторов «С-7» была обнаружена радиоразведкой и в 19.30 торпедирована финской субмариной «Весихииси» в Аландском море около маяка Седерраю. Погибли 42 человека, 4 члена экипажа были взяты в плен.

В 1998 г. «С-7» была обнаружена группой шведских аквалангистов-любителей вблизи пролива Южный Кваркен (Швеция) в Балтийском море в точке с координатами 59°50'6"N, 19°42'2"E.

### **8. «С-8», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Типа «С» — «Средняя», серия IX-бис. Заложена 14.12.1936 г. в городе Горький на заводе «Красное Сормово» под стапельным номером 237 и литерным обозначением «Н-8». Спущена на воду 5.04.1937 г. Водоизмещение надводное 837 т, водоизмещение подводное 1090 т, длина наибольшая 77,7 м, ширина корпуса наибольшая 6,4 м, средняя осадка (по КВЛ) 4 м. Силовая установка дизель-электрическая, два дизеля 1Д по 2 000 л.с., два электродвигателя ПГ 72/35 по 550 л.с. АБ: 2 группы по 124 элемента типа С. Вооружение: артиллерия — 1×100/51 Б-24ПЛ; торпедно-минное — 6×533-мм ТА (4 в носу и 2 в корме), 12 торпед; ПВО: 1×45/46 полуавтомат 21-К.

20.10.1937 г. переименована в «С-8». В 1940 г. совершила переход в Ленинград и 30 июня вступила в строй.

23.07.1940 г. была зачислена в состав 1-й бригады подводных лодок КБФ. 11.02.1941 г. переведена в 1-й дивизион 1-й бригады подводных лодок КБФ. К началу Великой Отечественной войны дислоцировалась в Усть-Двинске, была приписана ко 2-й линии.

Во время Великой Отечественной войны в 1941 г. совершила 2 боевых похода. Третий оказался для нее последним.

В начале октября 1941 г., под командованием капитан-лейтенанта И.Я. Брауна, вместе с тремя ПЛ типа «Щ» (Щ-320, Щ-322, Щ-323) была отправлена в боевой поход в Балтийское море. Предположительно погибла на минном заграждении «Вартбург» в 10 милях юго-восточнее маяка Несбю (южная оконечность острова Эланд, Швеция). Погибли 49 чел.

В июле 1999 г. лодка была найдена группой шведских аквалангистов под руководством Макса Райтау в точке с координатами: 56°10'07"N, 16°39'08"E.

### **9. «Щ-317», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Серия X проекта Щ — «Щука». Заложена 23.07.1934 г. на заводе № 194 имени А.Марты в Ленинграде, спущена на воду 24.09.1935 г. и 29.09.1936 г. вошла в состав Балтийского флота ВМФ СССР. Водоизмещение надводное 592 т, водоизмещение подводное 15 т, длина наибольшая 58,5 м, ширина корпуса наибольшая 6,2 м, средняя осадка (по КВЛ) 3,9 м. Вооружение: артиллерия — 2 45-мм орудия 21-К, 1000 выстрелов; торпедно-минное — носовые ТА: 4×533-мм, кормовые ТА: 2×533-мм. Боекомплект (торпед): 10; ПВО: 2 пулемета.

Участвовала в Советско-финской войне.

Начало Великой Отечественной войны встретила в Таллине, во время прохождения среднего ремонта. В связи с эвакуацией завершила ремонт уже в Кронштадте.

За годы службы «Щ-317» совершила пять боевых походов, по разным данным — шесть или семь торпедных атак, в которых выпустила не менее 10 торпед и потопила 5 транспортов общим водоизмещением в 46 000 тонн (за один поход) и тем самым стала самой результативной подводной лодкой Великой Отечественной войны.

Погибла в июле 1942 г. со всем экипажем (42 моряка).

Существует несколько версий гибели лодки.

— 12 июня «Щ-317» погибла от подрыва на mine (финской сейсмостанцией был зафиксирован мощный взрыв).

— 13 или 14 июля «Щ-317» потоплена атакой глубинными бомбами с самолетов.

— Потоплена глубинными бомбами шведского эсминца «Стокгольм» севернее острова Эланд.

— Между 15 и 18 июля «Щ-317» погибла от подрыва на mine.

— 15 июля «Щ-317», поврежденная в результате подрыва на mine, была обнаруже-

на и атакована силами ПЛО и погибла в результате бомбардировки глубинными бомбами — финских минного заградителя «Руотсинсальми», сторожевого катера “VMV-6” (по другим данным — “VMV-16”) и самолета в районе Калбоденгрунда (по данным финнов, атака происходила в точке 59°52.7'N, 26°00'E).

— Потоплена 18 августа 1942 г. во время атаки финского самолета “SB-9” под командованием капитана Эка (Ек) в районе между Гогландом и Тутусаари.

По некоторым данным, летом 1999 г. лодка была обнаружена на грунте шведскими поисковиками в точке с координатами 57°52'N, 16°55'E (севернее острова Эланд, Швеция). Если эта информация соответствует действительности, то «Щ-317» стала жертвой глубинных бомб шведского эсминца «Стокгольм» 12 июля 1942 г.

## ДАНИЯ

### НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)

#### 17. «Меркуриус», 32-пушечный фрегат

Входил в состав Балтийского флота. 15.07.1743 г. в составе эскадры вышел из Архангельска в Балтийское море. 13 сентября туманной ночью в проливе Каттегат, приняв огонь поставленного здесь маяка, о котором не было известно, за корабельный фонарь, напоролся на риф у острова Ангольт (Анаута, Дания) и затонул. Экипаж был спасен, командир капитан-лейтенант А.И. Нагаев оправдан.

#### 11. Новопостроенный 66-пушечный корабль без названия<sup>1</sup>

Вошел в состав Балтийского флота. В июле 1758 г. под командованием капитана 2 ранга Х. Лаптева вышел из Архангельска для перехода в Балтийское море. Во время сильного шторма 11—13 августа потерял все три мачты и зашел в Берген для ремонта. 11 сентября корабль вышел из Бергена под фальшивым вооружением. 19 сентября из-за ошибки в счислении наскочил на Скагенский риф у берегов Дании. Посланная к берегу шлюпка перевернулась, погибли мичман и 15 матросов. 22 сентября корпус корабля переломился, и к 26 сентября он был полностью разбит. Экипаж на шлюпках свезен на берег, погибли 1 офицер и 15 матросов.

#### 12. «Лапоминк», пинк

Входил в состав Балтийского флота. 26 июля 1769 г. под командованием капитан-лейтенанта Е.С. Извекова в составе 1-й Архипелагской эскадры адмирала Г.А. Спиридова вышел из Кронштадта, направляясь в Средиземное море. Ночью 16 сентября разбился у берегов Дании на Скагенском рифе (маяк на мысе Скаген не горел). Налетев на риф, выстрелами подал сигнал другим судам эскадры, предупредив их об опасности. Экипаж был спасен.

<sup>1</sup> Обычно кораблям, построенным в Архангельске, название давали по их приходу в Кронштадт.



### **13. «Архимед», парусно-винтовой фрегат**

Заложен 23.11.1846 г. на Охтенской верфи в С.-Петербурге, спущен на воду 20.07.1848 г. Вступил в строй в 1849 г. Строитель И.А. Амосов. Был первым винтовым фрегатом русского флота. Входил в состав Балтийского флота. Длина 54,53 м, ширина 13,3 м, осадка 5,9/6,33 м (нос/корма). Водоизмещение 2400 т. Скорость 6,75 уз., паровая машина мощностью 300 номинальных л.с. Вооружение — 52 пушки (по другим данным — 48).

В 1848—1850 гг. участвовал в экспедиции в Датские воды. Летом 1850 г. под флагом генерал-адмирала Великого князя Константина Николаевича находился в проливе Большой Бельт. 5 октября во главе отряда из парохо-фрегат («Камчатка», «Смелый» и «Отважный») под командованием капитана 1 ранга В.А. Глазенапа направился из Бельта в Россию. Крепкий попутный восточный ветер, сильное нордовое течение до 4 миль в час снесло фрегат на 12 миль, и «Архимед» под парусами на скорости 8 узлов в 3.30 утра 6 октября 1850 г. наскочил на риф Видде-удде в 2,5 милях к северу от г. Ренне (остров Борнхольм, Дания). На фрегате немедленно убрали и закрепили паруса, отдали подветренный якорь, выбросили на буйках несколько кормовых орудий, стараясь максимально облегчить корму. Но сильным волнением фрегат начало бить о каменный риф и тащить на мель, якорь не держал (скользил по камню), ветер усиливался и «Архимед» был положен на борт. В трюме появилась вода. Внезапно сильной волной корпус фрегата приподняло и бросило на острые камни, распоровшие днище корабля. С рассветом вся команда была перевезена в шлюпках на берег (погибли 6 матросов и 3 местных рыбака, пытавшихся оказать помощь). Разбитый корпус фрегата остался лежать на камнях. Все усилия к спасению фрегата оказались тщетными, и 11 октября экипаж был размещен на подошедших парохо-фрегатах «Камчатка», «Смелый» и «Отважный» и отправлен в Кронштадт. Командир корабля, съехавший последним, был отдан под суд, но вскоре оправдан.

### **14. «Первой», 66-пушечный корабль**

Затонул в 1758 г. у Ютландского берега у мыса Гартол (Дания).

### **15. «Дельфин», каттер**

Затонул в 1789 г. у о. Борнхольм (Дания). Командир — лейтенант Крове.

### **16. «Минерва», транспортное судно**

Имело три мачты. 3(15) мая 1805 г. вместе с двумя военными кораблями вышло из Драго и на следующий день наскочило на мель в проливе Зунд (Эресунн) у Фалстербое (Дания). Экипаж и часть груза были спасены.

**ПОЛЬША**

## **НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)**

### **17. «Курьер», пакетбот**

Входил в состав Балтийского флота. Участвовал в Семилетней войне 1756—1763 гг.

В июле-августе 1759 г. в составе эскадры вице-адмирала А.И. Полянского крейсировал у берегов Померании. 11 сентября 1759 г. под командованием лейтенанта П.А. Косливецова вышел из Данцига (ныне Гданьск, Польша), чтобы доставить больных в Ревель. Ночью 12 сентября в двух милях от Данцига сел на мель и был разбит волнами. Погибли два человека.

## НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

### ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 гг.)

#### 18. ТК-132 «Артемовец», торпедный катер

Заложен 15.05.1944 г., спущен на воду в октябре 1944 г., вступил в строй 19.11.1944 г. и 30.01.1945 г. вошел в состав КБФ.

11.04.1945 г. был поврежден береговой артиллерией противника в Гданьском заливе, выбросился на берег на косу «Фрише-Неруиг» (Балтийская коса) и в связи с угрозой захвата противником уничтожен советской штурмовой авиацией.

#### 19. МО-595, малый охотник за подводными лодками

Типа «Д-3». Заводской № 91. Построен в 1943—1944 гг. на заводе № 5 НКВД. Вступил в строй 30.09.1944 г. и 28.11.1944 г. вошел в состав БФ. Водоизмещение нормальное 40,2 т, длина 22,1 м, ширина 3,7 м, осадка 1,7 м. 3 главных мотора Паккард W-8 общей мощностью 3600 л.с., 2 мотора экономичного хода «Кармингтон» общей мощностью 170 л.с. Вооружение: 1 — 37-мм 70К; 2 — 12,7-мм Кольт. Торпедного вооружения нет. Бомбовое вооружение: 8 больших глубинных бомб Б-1, 16 малых глубинных бомб М-1. Экипаж 20 чел.

6 мая 1945 г. на переходе из Кранца в Штольмиюнде в районе маяка Риксгефт (ныне маяк Розеве, Хельская коса, Польша) катер вел бой с кораблями противника, получил серьезные повреждения и затонул. Экипаж снят датской шхуной и передан английскому командованию, а затем возвращен в СССР.

## ФИНЛЯНДИЯ

### НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)

#### 20. Не идентифицированное судно XVII в.

Объект получил название Муланский корабль по месту своего расположения — островку Мулан юго-восточнее полуострова Ханко (Гангеудд, Финляндия). Корабль был найден в 1987 г. дайвером-любителем, сообщившем о находке в Морской музей Финляндии. Принесенные дайвером предметы с корабля относились к началу XVII в., и финские ученые исследовали объект в течение 9 лет — с 1988 по 1996 гг. Останки лежали на

глубине 15 м, всего в 50 м от берега и представляли собой часть дна длиной 15 м и шириной 4,7 м (первоначальная длина корабля составляла 22 м, а ширина 7 м). Тем не менее, находка была признана одной из ценнейших. Исследования показали, что судно вывозило добычу, награбленную шведскими войсками в период оккупации Великого Новгорода в 1611—1617 гг. Наиболее вероятно, что оно погибло весной 1617 г., когда после заключенного Столбовского мира шведы срочно вывозили все, что могли прихватить. Часть груза судна составляли кирпичи, взятые из разрушенных крепостных стен Новгорода или каких-то церквей. Но кроме кирпичей ученые нашли два русских церковных колокола, один из которых имел надпись: «Этот колокол отлит на второй день июля летом года 7106 во славу рождения Христа в Деревяницком монастыре в царствовании Его Величества Великого Князя Бориса Федоровича — Царя Всея Руси». То есть в 1598 г. в момент избрания на царствование Бориса Годунова и, возможно, в честь этого события. Кроме того, финны подняли груз серебряных монет, включая редкие «веревочные» деньги Ивана Грозного 1534 г., редчайшие и очень ценные деньги Василия Шуйского 1606—1609 гг. и голландские серебряные галеры 1611 г., хорошо ходившие в Московском Царстве. Найдено было и множество оружия — мушкеты, пистолеты, кирасы, пороховницы, вывозившиеся из Новгорода.

Несмотря на явную принадлежность раритетов и их историческую ценность, Российская Федерация претензий на права собственности не предъявила, и все поднятые находки поступили в распоряжение государственных органов Финляндии.

### **21. «Екатерина», флейт**

Мастер А. Орлов. 27.06.1738 г. в составе отряда вышел из Архангельска для перехода в Кронштадт. У острова Кильдин суда разлучились, и далее флейт шел самостоятельно. 5 сентября, уже в Балтийском море, у полуострова Гангут (ныне полуостров Ханко, Финляндия) корабль налетел на риф и разбился.

### **22. «Гогланд», галиот**

Заложен на Новоладожской верфи, спущен на воду в 1730 г. и вошел в состав Балтийского флота.

В 1730, 1732 и 1733 г. перевозил грузы между портами Финского залива. В 1731 г. с эскадрой ходил в Киль. Участвовал в действиях БФ под Данцигом в 1734 г. В мае 1734 г. взят в плен французским флотом у Данцига и введен в Данцигский канал, но 18.06 освобожден русскими моряками и войсками. На «Гогланд» были погружены осадные орудия, 9.09 он вышел из Данцига и 21.09 прибыл в Кронштадт. В 1735—1736 гг. перевозил грузы между Кронштадтом и Ревелем и доставлял их на маяки Финского залива. В 1736—1738 гг. ходил для осмотра маяков в Финском заливе и постановки вех.

В сентябре 1743 г. под командованием мичман С. Львова отправился из Кронштадта в Стокгольм. Из-за противных ветров вынужден был зайти в Биорке-зунд и далее идти шхерами. 5 октября в Финском заливе, у Фридрихсгама (ныне г. Хамин. Финляндия) налетел на риф и затонул.

В разные годы транспортом командовали: Фридрихменов (1730 г.), Янсен (до 1.07.1731 г.; 1733 г.), Ф. Лавров (с 1.07.1731 г.), П. Прончищев (1732 г.), И.М. Спиридов (до 06.1734 г.), Ближевский (со 2.09.1734 г.), Я. Фастинг (1735—1738 гг.), С. Львов (1743 г.).

### **23. «Святой Михаил», трехмачтовый гальот**

15.10.1747 г. вышел из Амстердама в Петербург, имея на борту груз ценностей для русского императорского двора. Затонул у о. Борстё, в пятидесяти километрах от Або (совр. Турку, Финляндия).

Останки судна были случайно обнаружены в 1953 г. финскими рыбаками, якорный трос которых запутался в некоем подводном препятствии. Объект, лежавший на глубине 42 м, был осмотрен водолазами финских ВМС и оказался хорошо сохранившимся деревянным корпусом трехмачтового галиота длиной 25 м. Объект не вызвал интереса у финских историков и археологов. Лишь в 1961 г. его изучением занялись шведские дайверы, после того как историк Кристиан Альстем при работе с архивами Або предположил, что найденный корпус может принадлежать русскому галиоту «Святой Михаил».

Получив разрешение на работы, шведские дайверы вскрыли каюты найденного корабля и в первые же дни подняли на поверхность 34 золотых табакерки, часть которых была украшена драгоценными камнями. Всего после длительных исследований с корабля были подняты: коллекции золотых табакерок работы французских мастеров Pierre Jarrin и Francois Marteau, золотых фигурных накладок на мебель, золотых и серебряных часов работы французских (Pierre Le Roy и Etienne Le Noir) и английских (Renel, Trahniets, Charles Cabrier) мастеров, большое количество дамских вееров, украшенных драгоценными камнями, расписные эмалевые табакерки XVIII века, крупнейшая в Северной Европе коллекция ранних образцов Мейсенского фарфора — кофейные или чайные сервизы и декоративные статуэтки зверей, пастухов и пастушек.

Советский Союз никаких претензий на найденные ценности не предъявил, и по сей день все поднятые со «Святого Михаила» предметы находятся в собственности Финляндии. Исследования корабля продолжаются, и, учитывая его особую ценность, было разработано предложение о его подъеме и транспортировке в Хельсинки.

### **24. «Вышеслав», 66-пушечный линейный корабль**

Типа «Азия». Был заложен 27.07.1778 г. на Соломбальской верфи в Архангельске. Строитель М.Д. Портнов. Спущен на воду 21.05.1782 г. Длина между перпендикулярами 48,8 м, ширина корпуса 13,6 м, глубина интрюма 5,8 м. Вооружение: пушки калибра 30 фунтов (164 мм) — 26 шт.; пушки калибра 12 фунтов (121 мм) — 26 шт.; пушки калибра 6 фунтов (96 мм) — 10 шт.; единороги — 4 шт. Экипаж 460—500 чел.

В июле-августе 1782 г. в составе отряда перешел из Архангельска в Кронштадт. В 1784 и 1785 гг. в составе практических эскадр совершил плавание в Балтийском море до острова Борнхольм. Участвовал в войне со Швецией, отличился в Гогландском сражении 6.07.1788 г.

В 1789 г. вошел в состав объединенной эскадры Балтийского флота под командованием В.Я. Чичагова. Участвовал в Эландском сражении 16.07.1789 г.

18 октября 1789 г. вышел из Ревеля (совр. Таллин) с отрядом на зимовку в Кронштадт. Однако из-за неблагоприятной погоды был вынужден встать на якорь у острова Родшхер (совр. Родшер). Утром 20 октября при смене ветра корабль был снесен на камни и получил сильные повреждения. 23 октября корабль был снесен в район банки Лебедяникова западнее острова Гогланд, 24 октября корабль понесло к финскому берегу, занятому неприятельскими войсками. В этой ситуации командир капитан 1 ранга Ф.И. Тизингер принял решение поджечь и затопить корабль.

### **25. «Святой Николай», 38-пушечный гребной фрегат**

Заложен в 1790 г. в Кронштадте, спущен на воду 23.04.1790 г. Длина около 40 м, ширина около 10 м. Затонул 29 июля 1790 г. в бухте финского города Котка в ходе II Роченсальмского сражения.

Останки корабля были найдены в 1948 г. при гидротехнических работах на глубине 17 м. Дальнейшие подводные исследования проводились в 1969, 1970, 1973, 1974 гг. и в последующие годы, вплоть до 1988 г.

На поверхность было поднято более тысячи находок: пуговицы, фарфоровая и стеклянная посуда, предметы амуниции и вооружения, навигационное оборудование, бронзовые иконки-складни и нательные кресты, а так же часть судовой кассы — 41 золотая и 637 медных монет, отчеканенных в период с 1767 по 1788 г. Все находки, включая монеты, поступили в распоряжение государственных органов в Финляндии. Часть из них экспонируется на специальной экспозиции подводных находок в залах краеведческого музея провинции Кюменьлаксو в городе Котка.

### **26. «Анна-Маргарита», транспорт**

Бывший шведский транспорт, взятый в плен. По другим данным название корабля — «Аилла-Маргарита». Входил в состав Балтийского флота (лейтенант Н. Муравьев). Перевозил грузы между Кронштадтом и Роченсальмом. В июле 1794 г. спас экипаж разбившегося ТР «Импресса». Осенью 1794 г. при выходе из Роченсальма (г. Котка) наскочил на риф и получил повреждения. Для спасения экипажа транспорт был посажен на мель у острова Сури-кари (Финляндия). Вся команда спаслась.

### **27. «Гофнунг» (2-й), транспорт**

Бывший шведский транспорт, взятый в плен. Вошел в состав БФ.

В 1793—1797 гг. перевозил грузы между портами Финского залива. 6 ноября 1797 г. во время стоянки на Роченсальмском рейде (г. Котка) сильным ветром был сорван с якоря, выброшен на камни у острова Тютень (Финляндия) и разбился.

Кораблем в разное время командовали: П.А. Стахивев (1793 г.), В.П. Жидовинов (1794—1795 гг.), Я.П. Чаплин (1796 г.), И.А. Бахтин (1797 г.).



### **30. «Феодор», галиот**

Следуя в октябре 1794 г. из Кронштадта в Ревель с грузом угля, 7 октября подошёл к острову Наргэну (Наайссаар). Командир корабля подштурман Ларионов, в первый раз изменив своему обычаю ходить только днем, а ночью отстаиваться на якоре, остался на ночь под парусами и, лавируя, к утру оказался у северного берега Финского залива. Для исправления курса спустился за остров Миоландет (Финляндия), в Свеаборгских шхерах, и 10 октября крепким юго-западным ветром был брошен на камни. Команда спасена шведами. Суд обвинил командира в потере корабля и приговорил его к разжалованию «в рядовые на один месяц».

### **31. «Саратов», линейный корабль**

Входил в состав Балтийского флота. В октябре 1812 г. в составе эскадры вице-адмирала Р.В. Кроуна должен был следовать в Англию. 28 октября, выходя со Свеаборгского рейда под управлением лоцмана, у острова Грохара (Хармая, Финляндия) днищем ударился о камень и затонул. Экипаж был спасен, командир капитан 2 ранга Ф.И. Языков оправдан.

### **32. «Волга», транспорт**

Заложен 30.8.1840 г., спущен на воду 21.5.1842 г., вошел в состав Балтийского Флота.

В 1842 г. в составе отряда перешел из Архангельска в Кронштадт. В 1843 г. и 1845—1853 гг. перевозил грузы между портами Финского и Ботнического заливов. В 1844 г. ходил в Стокгольм. Участвовал в Крымской войне 1853—1856 гг. В 1854—1855 гг. доставлял грузы из Кронштадта в Свеаборг и Або (ходил по шхерному фарватеру). 14.05.1855 г. под командованием капитан-лейтенанта П.К. Миллера вышел из Кронштадта на буксире парохода «Тосна». У острова Курсало пароход отдал буксир, и транспорт пошел в шхеры. 15 мая он сел на мель недалеко от Роченсальма (г. Котка, Финляндия) между островами Курсало и Тамио. Все попытки сняться с мели не имели успеха, а высланный из Свеаборга пароход «Надежный» не смог подойти к транспорту из-за отлива. Ввиду появления неприятельской эскадры у мыса Стирсуден груз перевезли на берег, экипаж перешел на пароход «Надежный», а транспорт 18 мая был сожжен. В разные годы транспортом командовали: Л.Н. Левендаль (1842—1844), И.Н. Изыльметьев (1845—1848), Ф.А. Бубнов (1849—1852), П.И. Гаврино (1853—1854), П.К. Миллер (1855).

### **33. «Паллада», броненосный крейсер**

Тип «Баян». Построен на Адмиралтейской верфи Санкт-Петербурга. Спущен на воду 10.11.1906 г. и введен в эксплуатацию 21.02.1911 г. Длина 137 м, ширина 17,5 м, осадка 6,5 м. Водоизмещение 7800 т. Экипаж 23 офицера, 550 нижних чинов. Артиллерийское и минно-торпедное вооружение. Участвовал в Первой мировой войне в составе Балтийского флота.

В самом начале войны крейсер «Паллада» отличился тем, что 26 августа 1914 г. совместно с крейсером «Богатырь» захватил сигнальную книгу с германского легкого крейсера «Магдебург», севшего на мель вблизи острова Осмуссаар в Финском заливе. Этот ценный трофей, переданный британскому Адмиралтейству, сыграл решающую роль в расшифровке военно-морского кода Германии, что стало крупным успехом союзников. 11 октября 1914 г. при возвращении из дозора в устье Финского залива крейсер под командованием капитана 1 ранга С.Р. Магнуса был торпедирован германской подводной лодкой «U-26» под командованием капитан-лейтенанта фон Боркхейма и затонул со всем экипажем в результате детонации боезапаса. «Паллада» стала одним из первых российских боевых кораблей, погибших в Первой мировой войне.

Через несколько дней после трагедии произошло событие, воспринятое современниками как подлинное чудо. У острова Кокшер (ныне — Кери, остров у северного побережья Эстонии) нашли поднявшийся из пучины судовой образ крейсера «Паллада» — Спаса Нерукотворного, ко всеобщему изумлению, не имевший на себе не только никаких повреждений, но даже царапин. Образ был передан храму Спаса на водах в Петрограде, сооруженному в память моряков, погибших в войну 1904—1905 гг.

Останки крейсера были найдены в 2000 г. группой аквалангистов. Однако официально о находке было объявлено только в 2012 г. В настоящее время крейсер лежит на глубине 60 м в районе Ханко (Финляндия) в точке с координатами 59°36,5'N, 22°46'E и является одним из наиболее крупных и интересных военно-исторических объектов.

#### **34. «Русалка», броненосец**

Спущен на воду в 1868 г. и приписан к порту Ревель. Водоизмещение 1871 т. Длина 62,9 м, ширина 12,8 м, высота 0,75 м, осадка 3,3 м. Скорость 9 узлов. Вооружение: 4 орудия 229-мм, 8 орудий 87-мм, 5 орудий 37-мм. Корабль имел две машины и, соответственно, два ходовых винта.

6 сентября 1893 г. броненосец «Русалка» под командованием капитана 2 ранга В. Иениша вместе с канонерской лодкой «Туча» вышел из гавани Ревель в Гельсингфорс. В пути из-за девятибалльного шторма и тумана корабли потеряли друг друга. К месту назначения со значительным опозданием прибыла только «Туча». Через некоторое время были найдены предметы с пропавшего броненосца, свидетельствующие о его гибели. Из 178 членов экипажа было обнаружено только тело одного матроса, втиснутое под настил шлюпки, прибитой волнами к одному из островов. Поиски корабля и команды, в которых участвовали 15 судов, продолжались 37 дней (до 16 октября 1893 г.) и были приостановлены в связи с наступившими заморозками и зимними штормами. Ни один из офицеров и матросов спасён не был, место гибели броненосца обнаружить не удалось.

Следующая попытка поиска затонувшего броненосца была предпринята в июне—августе 1894 г., на этот раз с использованием буксируемых самоходным судном воздушных шаров с наблюдателями и водолазов. Однако положительного результата они не дали, и 15 августа 1894 г. поиски были официально прекращены.

В 1930-х гг. появились сообщения о том, что место гибели броненосца «Русалка» было обнаружено водолазами ЭПРОНа. Однако убедительных доказательств этому представлено не было.

В 2003 г. останки броненосца были найдены эстонскими подводными археологами Таллинского морского музея под руководством Велло Мясса в 25 километрах южнее Хельсинки.

Корабль не лежал на грунте, а стоял вертикально на глубине 74 м, наполовину погруженный в ил. По результатам исследований был снят документальный фильм «Тайна «Русалки»».

### **35. «Страж», крейсер пограничной стражи**

Был предназначен для обслуживания стратегического фарватера в районе Гангэ-Удд. 11 сентября 1916 г. в 8.45 вышел из бухты острова Юссаре (Финляндия) для постановки двух вех, снесенных линейным кораблем «Севастополь» на стратегическом фарватере во время его аварии. Однако проход стратегическим фарватером был затруднен вследствие большого количества судов. Не имея достаточно свободного места на фарватере, командир «Стража» решил выйти за ограждение, считая возможным пройти по 7,3 банке. В это же самое время вне фарватера шел буксир «Черноморский», ведя баржу. «Страж», намереваясь обогнать буксируемую баржу, направился в промежуток между караваном и зюйдовой вехой и, находясь от нее в 45 м, ударился подводной частью о грунт, после чего остановился на 1,5 банке, которая на карте считалась с 7-метровой глубиной. Попытки снять корабль с мели не увенчались успехом, а усилившаяся волна стала бить корпус о грунт, в результате чего образовалась течь. Когда вода подступила к площадке машинного отделения, механик, опасаясь взрыва, вывел из действия котел. В 11.00 к аварийному кораблю подошли спасательное судно «Силач» и буксир «Нарген», они подали концы на «Страж» — один на нос, другой на корму. По мере поступления воды внутрь корабля начал увеличиваться его крен на левый борт, причем одновременно увеличивался и дифферент.

Командир, видя критическое положение корабля и опасаясь за экипаж, дал команду перейти на «Силач». Таким образом, крейсер был оставлен на камнях.

Командование флотом решило спасти корабль, и к работам по снятию крейсера приступили 12 сентября. В этих работах участвовали спасательные пароходы «Карин» и «Прожектор».

К 23.00 воду почти откачали, и корабль стал на ровный киль. Водолазы обнаружили, что корабль сидит на 1,5 банке, имея в районе котельного отделения по обоим бортам пробоины. Диаметральная плоскость находилась между двумя камнями.

13 сентября в 13 ч. к «Стражу» подошел спасательный пароход «Эрви» и подал два стальных троса, которые закрепили с кормы за грот-мачту. Однако попытка снять крейсер с мели ему не удалась, так как начавшийся шторм прервал спасательные работы. К утру следующих суток начальник спасательной партии заметил, что корабль погрузился в воду

до фальшборта с креном на правый борт. Считая положение корабля безнадежным, начальник спасательной партии снял на «Эрви» оставшийся экипаж «Стража», секретные документы и карты и ушел в Гельсингфорс.

### **36. «Лейтенант Бураков», эскадренный миноносец**

Заложен в начале 1904 г. на судовой верфи завода «Форж и Шантье» (Forges et Chantiers de la Méditerranée) в Гавре (Франция) по заказу Морского ведомства России (заводской № 283). Спущен на воду 20.06.1905 г. Водоизмещение 402 т, длина 56,6 м, ширина 6,4 м, осадка 3,1 м. Двигатели: 2 паровые 3-цилиндровые машины тройного расширения, мощность 6000 л.с., два винта. Вооружение: артиллерия — 1×75-мм пушка Канэ, 5×1 47-мм пушек Гочкиса, позднее — 2×75-мм пушки Канэ; минно-торпедное — 2×1 поворотных 450-мм ТА обр. 1904 г. Экипаж 67 чел. Назван в память артиллерийского офицера канонерской лодки «Кореец» лейтенанта Евгения Николаевича Буракова — единственного офицера русского флота, погибшего в ходе конфликта 1900—1901 гг. («боксерское» восстание).

27.09.(10.10.)1907 г. официально причислен к подклассу эскадренных миноносцев 23.02.(8.03.)1912 г. был переклассифицирован в посыльное судно. Принимал участие в Первой мировой войне, обеспечивая деятельность службы связи Балтийского флота. 30 июля (12 августа) 1917 г. погиб в Ботническом заливе в районе Ледзунда (Аландские острова, Финляндия) от подрыва на минном заграждении противника на переходе в составе отряда из Дегербю в Мариехамн. Примерные координаты гибели 59°59'N, 20°09'E. Взрыв произошел в центральной части корабля, и миноносец был буквально разорван надвое, в районе первой трубы. Носовая часть затонула почти мгновенно, кормовая — через 11 мин. на глубине около 20 м. Погибли 23 чел. В разное время кораблем командовали: Н.В. Коротков (1908—1909 гг.), Р.Н. Вердеревский (1909—1912 гг.), В.И. Орлов.

## **НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ**

### **ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 гг.)**

#### **28. «С-2», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Серии IX, С — «Средняя». Заложена 31.12.1934 г. на заводе № 189 (Балтийский завод) под стапельным № 267. Спущена на воду 21.12.1935 г., вступила в строй 11.09.1936 г. Водоизмещение надводное 866/1 т, водоизмещение подводное 1107,8 т. Длина наибольшая (по КВЛ) 77,7 м, ширина наибольшая (по КВЛ) 6,4 м, средняя осадка (по КВЛ) 4 м. Силовая установка дизель-электрическая: 2 дизеля MAN, M6 V49/48 по 2000 л.с., два электродвигателя по 550 л.с. Вооружение: артиллерия — 1×100-мм орудие, 1×45-мм орудие; торпедно-минное вооружение — 6 торпедных аппаратов (4 в носу и 2 в корме), общий запас 12 торпед калибра 533-мм. ПВО: 2 ручных пулемета.

В апреле 1936 г. было рассмотрено предложение назвать лодку «Молотовец». Переименования не было. До 20.09.1937 г. называлась «Н-2».

Участвовала в Советско-финской войне 1939—1940 гг. в составе 13 дивизиона 1-й бригады подводных лодок.

1 января 1940 г. лодка под командованием капитан-лейтенанта И.А. Соколова отправилась в очередной поход. 3 января «С-2» начала форсирование Южного Кваркена, после этого связь с ней пропала.

Причины гибели лодки неизвестны. По одной из версий «С-2» погибла 3-4 января при форсировании пролива Южный Кваркен, подорвавшись на минах, выставленных финским минным заградителем «Лоухи».

По другой версии на лодке вышел из строя коротковолновый передатчик, и она продолжала патрулирование ещё три недели, а погибла на минах, уже возвращаясь на базу. Слабые сигналы с позывными «С-2» в длинноволновом диапазоне на частоте 1-й бригады подводных лодок, полученные 14 января плавбазой «Смольный», а 21 января — лидером «Минск», говорят в пользу второй версии. Вместе с лодкой погиб весь экипаж (50 чел.).

«С-2» стала единственным кораблём РККФ, потерянным во время Советско-финской войны 1939—1940 г.

В 2009 г. останки лодки были обнаружены группой шведских поисковиков в Аландском море у входа в Ботнический залив в районе восточнее маяка Меркет (территориальные воды Финляндии).

### **29. «Щ-305», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Серия V-бис проекта Щ — «Щука». При постройке лодка получила имя «Линь». Головная подводная лодка серии. Водоизмещение надводное 592 т, водоизмещение подводное 715 т, длина наибольшая (по КВЛ) 58,5 м, ширина корпуса наибольшая 6,2 м, средняя осадка (по КВЛ) 3,9 м. Вооружение: артиллерия — 2×45-мм орудия 21-К, 1000 выстрелов; торпедно-минное — носовые ТА: 4×533-мм, кормовые ТА: 2×533-мм. Боекомплект (торпед): 10. ПВО: 2 пулемета.

Потоплена со всем экипажем (38 чел.) таранным ударом финской ПЛ «Ветехинен» 5 ноября 1942 г. в точке с координатами 60°03'3"N, 19°12'5"E.

В разные годы лодкой командовали: А.М. Середа (февраль 1940 — июль 1941), К.С. Кочетков (июль 1941), Д.М. Сазонов (31 июля 1941 — 5 ноября 1942).

В 2007 г. была обнаружена у шведских берегов, недалеко от Аландских островов группой местных дайверов.

### **37. «М-97», малая подводная лодка**

Серии XII типа М — «Малютка». Заложена 26.07.1937 г. на судостроительном заводе № 112 («Красное Сормово») в Горьком. Спущена на воду 20.09.1938 г., приёмный акт подписан 10.10.1939 г. 12.12.1939 г. вместе с однотипной «М-96» вошла в состав



Краснознаменного Балтийского флота. Водоизмещение надводное 206 т, водоизмещение подводное 258 т, длина наибольшая (по КВЛ) 44,5 м, ширина корпуса наибольшая 3,30 м, средняя осадка (по КВЛ) 2,85 м. Вооружение: артиллерия — 45-мм орудие в ограждении рубки, 195 снарядов; торпедно-минное вооружение — 2 носовых ТА, без запасных торпед.

После вступления в строй была зачислена в 26-й дивизион 3-й бригады подводных лодок Балтийского флота.

К началу войны лодка находилась в Таллине на текущем ремонте. 4 июля она перешла в Палдиски, а оттуда 6-го вместе с тральщиками «БТЩ-211», «БТЩ-216» и двумя сторожевиками вышла на позиции у острова Утё. Из-за гибели «БТЩ-216» в результате подрыва на mine было решено вернуться на базу, куда «М-97» прибыла утром 7 июля.

Днём 7 июля лодка перешла в Триги, по пути неоднократно подвергаясь налётам (безуспешным) немецкой авиации. До конца года несла боевую службу в районах острова Утё, Усть-Луги, Таллина.

28 мая лодка перешла к острову Лавенсари, откуда 29 мая — 6 июня патрулировала позицию у Восточного Гогландского плёса.

Последний поход начался вечером 25 августа, когда лодка перешла из Кронштадта к Лавенсари. В ночь на 1 сентября она направилась на позицию между Таллином и Хельсинки. 2-го, 4-го и 10-го лодка обнаруживалась финнами. В ночь на 11 сентября немцами было установлено минное заграждение «Насхорн», и «М-97» подорвалась на нём предположительно утром того же дня. Погиб весь экипаж (20 человек).

В 1990 г. лодка была обнаружена дайверами у берегов Финляндии в точке с координатами 59°50'N, 24°30'E и идентифицирована в 1998 г.

### **38. «М-99», подводная лодка**

Серия XII. Заложена 26.06.1939 г. (по другим данным — 22) на заводе № 196 (Новое Адмиралтейство) в Ленинграде. Заводской № 121. Спущена на воду 15.04.1940 г. 3.07.1940 г. вступила в строй и 23 июля вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота.

Начало Великой Отечественной войны встретила под командованием старшего лейтенанта Б.М. Попова, который командовал субмариной с декабря 1939 г., в составе 8-го дивизиона 2-й бригады ПЛ КБФ с базированием на Ханко. Совершила 2 боевых похода, в торпедные атаки не выходила. 27.06.1941 г. вышла из Таллина на позицию в район о. Утё. До маяка Сурроп следовала в сопровождении эскорта сторожевых кораблей, затем — самостоятельно под берегом по малым глубинам. На меридиане мыс Ристана ПЛ погрузилась и продолжала идти на позицию в подводном положении. 28.06.1941 г. в районе о. Даго была обнаружена и потоплена немецкой ПЛ «U-149» (командир капитан-лейтенант Хорст Хёлтринг) в точке с координатами). 59°20'N, 21°12'E. Погибли 20 человек (весь экипаж).

### **39. «Щ-304» «Комсомолец», дизель-электрическая торпедная подводная лодка Четвёртая и последняя лодка первой советской серии средних ДПЛ (серия III «Щука»).**

Заложена 23.02.1930 г. на заводе № 112 «Красное Сормово» в Горьком, заводской № 500/1. Спущена на воду 2.05.1931 г. и в транспортном доке доставлена в Ленинград на завод № 189 «Балтийский завод» для достройки. 15.08.1934 г. вступила в строй и 24.08. вошла в состав Морских сил Балтийского моря. При постройке лодка получила имя «Язь», позже была переименована в «Ударник», некоторое время из соображений секретности называлась «Баржа № 550», а после спуска получила окончательное имя «Комсомолец». «Щ-304» стала первой подводной лодкой, построенной на заводе «Красное Сормово».

В 1939 г. лодка выходила на патрулирование Финского залива, В 1940—1941 гг. прошла капитальный ремонт и модернизацию на заводе № 194 «Кронштадтский морзавод». К началу Великой Отечественной войны находилась в ремонте с готовностью около 90%.

9.06.1942 г. лодка под командованием Я.П. Афанасьева вышла в свой первый боевой поход. 11 июня она достигла острова Лавенсари, откуда начала форсирование созданного немцами противолодочного рубежа и преодолела его первой из подводных лодок КБФ в кампании 1942 г.

14 июня лодка прибыла на позицию и на следующий день атаковала транспорт, но неудачно. Через 10 часов «Щ-304» вновь вышла на этот транспорт. Считается, что была атакована плавбаза тральщиков «MRS-12», водоизмещением 5635 брт, известная ранее как пароход «Нюрнберг». После неудачной торпедной атаки «Комсомолец» всплыл и открыл артиллерийский огонь. Плавбаза ответила огнём своих орудий, и лодка вынуждена была произвести срочное погружение. После этой атаки лодка подвергалась множественным атакам кораблей и самолётов противолодочной обороны противника, провела более 90 часов под водой, 22 раза форсировала минные поля, была атакована 7 раз с воздуха, 14 раз кораблями, 3 раза береговыми батареями. По лодке было выпущено около 100 снарядов и сброшено более 150 глубинных бомб. 28 июня «Щ-304» вернулась на базу. За этот поход весь экипаж был награждён орденами и медалями.

23 августа лодка прибыла на остров Лавенсари, однако из-за поломки дизеля прервала поход и вернулась для ремонта в Кронштадт.

27 октября «Комсомолец» покинул Кронштадт, 29 октября покинул Лавенсари. Больше на связь лодка не выходила и на базу не вернулась.

По одной версии, «Щ-304» погибла при выходе в море на одном из минных заграждений, по другой — успешно форсировала минные рубежи и пробыла на позиции до декабря. В пользу этой версии говорят сообщения о безуспешных торпедных атаках 13 ноября финского минного заградителя, о потоплении 17 ноября транспорта «Гинденбург» (7888 брт.) и повреждении другого транспорта, а также о гибели в начале декабря ещё нескольких судов. В соответствии с этой версией «Щ-304» погибла на минных заграждениях при возвращении на базу. Радиомолчание лодки может объясняться поломкой оборудования, решением командира или нерасторопностью связистов штаба флота, которые могли не сообщить радистам лодки актуальные частоты, используемые для радиосвязи в этот период. Вместе с кораблём погиб весь экипаж 40 человек (по другим данным — 42 чел.)

В 2004 г. «Щ-304» была обнаружена и опознана финскими ВМС в районе Porkkala (Финляндия) на глубине 60 м. Подводная лодка погибла на mine в северной части заграждения «Насхорн» после 29 октября 1942 г. «Щ-304» лежит носом на юг; носовая часть задрана вверх под углом 35-40° и возвышается над грунтом на 10 метров; корма ушла в грунт. В районе рубки палуба возвышается над грунтом около метра. Перископы убраны, оба люка (верхний рубочный и в центральный пост) открыты, в рубочном тамбуре у нактоуза открыта крышка. Вероятно, в момент зарядки аккумуляторов «Щ—304» подорвалась на mine кормовой частью и быстро затонула. На палубе мостика были найдены останки верхней вахты; видимо моряки были пристегнуты штормтросами к ограждению рубки, и когда подводная лодка резко пошла вниз кормой вперед, не смогли отстегнуться.

#### **40. «Щ-308» «Семга», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Серия V-бис проекта Щ — «Щука». При постройке лодка получила имя «Сёмга».

Заложена 10.11.1932 г. на заводе № 112 «Красное Сормово» в Горьком, заводской № 550/2, спущена на воду 28.04.1933 г., 14.11.1935 г. вступила в строй, 20.11.1935 г. вошла в состав Балтийского флота. Водоизмещение надводное 592 т, водоизмещение подводное 715 т, длина наибольшая (по КВЛ) 58,5 м, ширина корпуса наибольшая 6,2 м, средняя осадка (по КВЛ) 3,9 м. Вооружение: артиллерийское — 2×45-мм орудия 21-К, 1000 выстрелов, торпедно-минное — носовые ТА: 4×533-мм, кормовые ТА: 2×533-мм, боекомплект (торпед): 10. ПВО: 2 пулемета.

В Советско-финской войне «Сёмга» участия не принимала, так как в это время проходила ремонт на заводе № 189 «Балтийский завод» в Ленинграде. Начало ВОВ «Щ-308» встретила в составе отдельного учебного дивизиона подводных лодок, базировавшегося в Ораниенбауме.

В июле-августе 1941 г. совершила боевой поход, в начале которого лодка подверглась ожесточённым нападениям противолодочных сил, что, по-видимому, сказалось на дальнейших действиях командира, который по разным причинам отказывался от атаки проходящих судов. После получения недвусмысленного приказа топить любые цели «Щ-308» вышла в атаку на конвой, но командир посчитал, что лодка обнаружена и от торпедного залпа отказался. 20 октября решением военного трибунала А.Ф. Маркелов был приговорён к высшей мере наказания, которая была заменена штрафбатом, последующим восстановлением в звании и переводом на тральщики.

С сентября 1941 г. по февраль 1942 г. «Щ-308» провела в ремонте. 15 сентября «Щ-308» в паре с «С-9» вышла в район Лавенсари, откуда 18 сентября ушла в боевой поход. 22 сентября лодка заняла позицию у берегов Финляндии. У острова Утё 20 октября радировала о потоплении трёх транспортов суммарным водоизмещением 16000 т и о наличии повреждений, было запрошено разрешение вернуться на базу. Начальник штаба бригады ПЛ Л.А. Курников в тот же день дал добро на возвращение с указанием рекомендуемых курсов форсирования минных полей, но «Сёмга» на базу не вернулась. Вместе с лодкой погиб весь экипаж 40 человек.

По одной версии лодка погибла при форсировании минных заграждений или из-за отказа техники. По финским данным, 26 или 27 октября «Щ-308» была потоплена финской субмариной «Ику-Турсо» у пролива Сёдра-Кваркен (Финляндия). Эта версия не объясняет, почему лодка находилась на позиции, если ещё неделю назад была отправлена радиограмма с разрешением возвращаться на базу.

#### **41. «Щ-311, «Кумжа», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Серия V-бис 2 проекта Щ — «Щука». Заложена 6.11.1933 г. на заводе № 112 («Красное Сормово») в Горьком (Нижний Новгород) под заводским № 550/5. 10.04.1935 г. спущена на воду и 21.08.1936 г. вошла в состав Краснознамённого Балтийского флота. 17.09.1936 г. «Щ-311» вступила в строй. Водоизмещение надводное 593 т, водоизмещение подводное 705,7 т, длина наибольшая (по КВЛ) 58,8 м, ширина корпуса наибольшая 6,2 м, средняя осадка (по КВЛ) 3,9 м. Вооружение: артиллерийское — 2×45-мм орудия 21-К, 1000 выстрелов, торпедно-минное — носовые ТА: 4×533-мм, кормовые ТА: 2×533-мм. Боекомплект (торпед): 10. ПВО: 2 пулемета. Экипаж 37 чел.

Участвовала в Советско-финской войне, совершила 1 боевой поход, потопила 2 судна: финский пароход «Вильпас» (775 брт) и шведский пароход «Фенрис» (484 брт). 7.02.1940 г. командиру подводной лодки капитан-лейтенанту Ф.Г. Вершинину было присвоено звание Героя Советского Союза, а подводная лодка в тот же день награждена орденом Красного Знамени.

За годы Великой Отечественной войны совершила 4 боевых похода.

Погибла 14 октября 1942 г. в Финском заливе у мыса Порккала (Финляндия) при переходе из Кронштадта на свою боевую позицию в район островов Готланд и Эланд: попав в немецкое противолодочное поле, получила повреждения и совершила аварийное всплытие. В момент взрыва лодку засекли на финской гидроакустической станции, после чего на место был послан бомбардировщик лейтенанта Эркки Палосуо, который и нанес последний удар.

В 2012 г. найдена финской подводной поисковой экспедицией “Divers of the Dark” и обследована российскими и финскими дайверами. По словам участника экспедиции Михаила Иванова: «Лодка лежит на глубине примерно 65 метров, её носовая часть ориентирована примерно на запад. Сверки с данными архивов чётко показали, что точка гибели соответствует немецкой минной линии “Насхорн 11”. Подлодка лежит на ровном киле, с небольшим креном на левый борт. И вертикальный руль, и горизонтальные рули — в положении “ноль”. Заслонки ниш кормовых торпедных аппаратов отсутствуют, люки аппаратов закрыты».

#### **43. «Щ-324», средняя дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Серии X проекта Щ — «Щука». Заложена 31.12.1934 г. на Горьковском судостроительном заводе № 112 «Красное Сормово» под строительным № 550/8. Спущена на воду 10.04.1935 г., после чего была переведена в Ленинград для достройки. 31.10.1936 г.

вступила в строй и 4 ноября вошла в состав Балтийского флота. Водоизмещение надводное 592 т, водоизмещение подводное 715 т. Длина наибольшая (по КВЛ) 58,5 м, ширина корпуса наибольшая 6,2 м, средняя осадка (по КВЛ) 3,9 м. Вооружение: артиллерийское — 2×45-мм орудия 21-К, 1000 выстрелов, торпедно-минное — носовые ТА: 4×533-мм, кормовые ТА: 2×533-мм. Боекомплект (торпед): 10. ПВО: 2 пулемета.

Участвовала в Советско-финской войне. Входила в 7-й дивизион 2-й бригады подводных лодок с базой в Таллине. 31.12.1939 г. отправилась в поход на позицию № 10. При форсировании пролива Южный Кваркен обнаруживала корабли противника, но не атаковала, так как командир посчитал их имеющими слишком малую осадку. 13 января безуспешно атаковала конвой. Охранявшая конвой бывшая яхта финского президента «Аура II» контратаковала лодку, при этом одна из её глубинных бомб взорвалась прямо в бомбомёте. Взрывом яхте разрушило корму, и она затонула вместе с командиром и 25 моряками. Последующую часть похода провела в борьбе со льдом и штормовым морем, пока 19 января не был получен приказ на возвращение. Чтобы не проламывать сплошной лёд, ушла с позиции в подводном положении, при этом, не имея никаких инструментов для подлёдной ориентации. Всего было пройдено подо льдом 31,4 мили с одним промежуточным успешным всплытием. 21 января прибыла в Таллин и встала в ремонт. Командир корабля А. М. Коняев был удостоен звания Герой Советского Союза, а «Щ-324» была награждена орденом Красного Знамени.

Начало Великой Отечественной войны встретила в Таллине в послеремонтном организационном периоде. 24 июля вышла в поход, трижды встречала транспорты, но во всех случаях не смогла занять позицию для атаки. 12 августа возвратилась в Таллин, с сентября встала в ремонт.

2 ноября вышла из Кронштадта в боевой поход к устью Финского залива и далее в район Мемель-Виндава. 5 ноября 1941 года командир Г.И. Тархнишвили сообщил о форсировании Финского залива. После этого сообщений лодка не отправляла, на базу не вернулась. Предполагаемая причина гибели — подрыв на mine, так как позиция находилась в пределах немецкого минного заграждения «Апольда», выставленного в районе острова Бенгтскар в сторону эстонского побережья. Погибли 39 чел.

В октябре 2015 г. была найдена в Финском заливе местными рыбаками в 20 милях от Ханко (Финляндия) на глубине 58 м и обследована финскими и российскими дайверами. Версия подрыва на mine заграждения «Апольда» подтвердилась. Лодка лежит на дне на глубине 59—60 м, с дифферентом на нос примерно 15° на ровном киле (расстояние от винтов до грунта — около 1,5 м). Носовая часть полностью разрушена (вывернута «наизнанку») до уровня переднего орудия. Командирский перископ в походном положении, задний (зенитный) — поднят и ориентирован в сторону ближайшего острова. Наиболее вероятно, что лодка пеленговалась по маяку, находясь на перископной глубине, и в этот момент подорвалась носовой частью на mine «Апольды», отчего также сдетонировали торпеды носовых ТА.



#### **44. «П-1 «Правда», дизель-электрическая эскадренная подводная лодка**

Головной корабль IV серии.

Была заложена 21.05.1931 г. на заводе № 189 (Балтийский завод) в Ленинграде под строительным № 218. Спущена на воду 30.01.1934 г. и 9.06. 1936 г. вошла в состав КБФ. Водоизмещение надводное 931 т, водоизмещение подводное 1685 т, длина наибольшая (по КВЛ) 90 м, ширина корпуса наибольшая 8 м, средняя осадка (по КВЛ) 2,83 м. Силовая установка: дизельные двигатели — 2×2700 л.с., электродвигатели — 2×550 л.с. Вооружение: артиллерия — 2×100-мм (227 снарядов), 1×45-мм (460 снарядов); торпедно-минное вооружение — 4 носовых и 2 кормовых ТА, общий боезапас — 10 торпед. Экипаж 54 чел.

Названа в честь одноименной газеты, являвшейся ежедневным центральным печатным органом партии большевиков ВКП(б). Из-за конструктивных недостатков боевое применение лодки было исключено, поэтому «Правда» использовалась в качестве учебного корабля при подготовке моряков-подводников.

В период с декабря 1937 г. по 6 ноября 1939 г. лодка прошла капитальный ремонт.

В ноябре 1940 г. участвовала в групповом походе с П-2 и П-3 в Балтийском море с заходом в Таллин, Ригу, Либаву.

На начало войны лодка входила в Отдельный Учебный Дивизион подводных лодок в Ораниенбауме. Командиром лодки был капитан-лейтенант И.А. Логинов.

В сентябре 1941 г. было принято решение использовать «Правду» для снабжения войск в Ханко. 9 сентября лодка вышла из Кронштадта с грузом продовольствия, медикаментов, боеприпасов. Лодка двигалась в надводном положении в сопровождении тральщика БТЩ-211 и сторожевого катера. У острова Гогланд «Правда» продолжила поход автономно, но в дальнейшем на связь не выходила и в пункт назначения не прибыла. Предполагается, что она погибла западнее Гогланда в период между 9 и 11 сентября на минных заграждениях «Юминда» или «Корбета». Погибли 54 чел. (по другим данным — 55 чел.).

Летом 2008 г. корпус субмарины был найден на глубине 75 м в точке 59°52.5N, 25°36E (Финляндия) при проведении работ по прокладке газопровода «Северный поток», в 2011 г. осмотрена финской дайверской группой, а в мае 2012 г. — российской. В результате обследования была установлена причина гибели лодки: подрыв на mine. Лодка лежит на дне с креном на левый борт около 25° и легким дифферентом на корму таким образом, что нос подлодки полностью над грунтом, а кормовая оконечность на протяжении 10—15 м — под ним. За рубкой, приблизительно на стыке дизельного и электромоторного отсеков, поперек корпуса идет рваная трещина.

#### **45. «Азимут», сетевой заградитель**

Построен в 1906 г. в Або как минный транспорт Кронштадтской крепости. Водоизмещение (стандартное/полное) — 388/459 т, длина 46,3 м, ширина 7,3 м, осадка 3,1 м. Экипаж 33 чел.

Официально числился в составе Военного ведомства. После Гражданской войны служил преимущественно гидрографическим судном. 4.05.1921 г. вошел в состав Морских

сил Балтийского моря. Прошел капитальный ремонт в 1930—1931 гг. и восстановительный ремонт в 1938—1940 гг. С 31.07.1941 г. сетевой заградитель КБФ. 18.10.1941 г. переклассифицирован в гидрографическое судно. Обеспечивал перебазирование КБФ из Таллина в Кронштадт 28.08—29.08.1941 гг., эвакуацию гарнизона полуострова Ханко в ноябре 1941 г. Погиб 22 ноября 1941 г. восточнее Ханко в районе банки Каллебодагруд (Финляндия) от подрыва на mine.

#### **46. ТЩ № 56, «Клюз», тральщик**

Заложен в 1916 г. на заводе «Варкауд» в Финляндии, спущен в 1916 г., вступил в строй и вошел в состав БФ 19.11.1917 г. в качестве тральщика. 11—16.04.1918 г. перешел из Гельсингфорса в Кронштадт. Прошел капитальный ремонт в 1937 г. Водоизмещение стандартное 190 т, полное — 210 т; длина 43,7 м, ширина 6,1 м; осадка 2,5 м; скорость 12 узл.; энергетические установки — 2 паровых машины и 2 паровых котла; мощность — 350 л.с.; запас топлива — 18 т нефти; дальность плавания — 1,1 тыс. миль; экипаж 37 чел. Вооружение: 1×76-мм орудие; 1×47-мм зенитное орудие; 2×7,62-мм пулемета; 36 мин. С 25.07.1941 г. — ТЩ-54, с 7.09.1941 г. — ТЩ-56.

В 1937 г. корабль был перевооружен. Подорвался на mine 25 ноября 1941 г. восточнее Ханко (Финляндия).

#### **47. ОР-9, сторожевой катер**

Затоплен 3 декабря 1941 г. у Ханко (Финляндия).

#### **48. ОР-10, сторожевой катер**

Подорвался на mine 3 декабря 1941 г. восточнее Ханко (Финляндия).

#### **49. ПК-238, малый охотник за подводными лодками**

Типа «МО-4». Построен в 1938—1940 гг. и включен в состав Отдельного отряда береговой охраны МПО НКВД Прибалтийского погранокруга. Водоизмещение — 56 т. Размещения: 26,9×4,02×1,48 м. 3 бензиновых ДВС, 2250 л.с. Скорость 26/15 узлов, дальность 285 миль. Вооружение: 2×45-мм, 2×12,7-мм пулемета, 2 бомбосбрасывателя, 8 больших или 20 малых глубинных бомб, 4 мины типа «Р-1» или обр. 1928 г. или 2 мины обр. 1926 г. Экипаж 22 чел. 22.06.1941 г. вошел в оперативное подчинение, а 25.07.1941 г. организационно включен в состав КБФ. С 25.07.1941 г. — МО № 306.

Участвовал в обороне полуострова Ханко. Потоплен 26 июля 1941 г. финской канонерской лодкой «Уусимаа» в районе о. Бенгтшер (Финляндия).

#### **50. МО №131, малый охотник за подводными лодками**

Типа «МО-4». Заложен 4.05.1940 г. (заводской № 131), спущен 23.08.1940 г., вступил в строй 11.11.1940 г. и 4.02.1941 г. включен в состав КБФ. Размещения: 26,9×4,02×1,48 м, 3 бензиновых ДВС, 2250 л.с. Скорость 26/15 узлов, дальность 285 миль. Вооружение:

2×45-мм, 2×12,7-мм пулемета, 2 бомбосбрасывателя, 8 больших или 20 малых глубинных бомб, 4 мины типа «Р-1» или обр. 1928 г. или 2 мины обр. 1926 г. Экипаж 22 чел. С 25.07.1941 г. — МО № 501, с 7.09.1941 г. — МО № 301.

Участвовал в перебазировании флота из Таллина в Кронштадт 28—29.08.1941 г., эвакуации гарнизона полуострова Ханко в ноябре 1941 г. Погиб 14 ноября 1941 г. от подрыва на mine восточнее Ханко, у о. Найссар (Финляндия).

### **213. «Проводник», тральщик**

Погиб 27.08.1914 г. при тралении первого немецкого минного поля, выставленного на начальном этапе боевых действий. Погибли 11 членов команды.

Обнаружен в 2014 г. экспедицией общественно-патриотической акции «Поклон кораблям Великой победы» (РФ) и проекта “Divers of the Dark” (Финляндия) в Финском заливе в 50 км к югу от города Ханко. Останки покоятся на глубине около 90 м.

### **214. «Взрыв», тральщик**

Погиб 28.05.1916 г. при постановке передовой минной позиции. Погибли 19 моряков.

Обнаружен в 2014 г. экспедицией общественно-патриотической акции «Поклон кораблям Великой победы» (РФ) и проекта “Divers of the Dark” (Финляндия) в Финском заливе в 50 км к югу от города Ханко. Останки покоятся на глубине 65 м.

## **ЭСТОНИЯ**

### **НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)**

#### **51. «Святой Антоний», трехмачтовый 50-пушечный линейный корабль 4 ранга**

Построен в 1711 г. Первоначальное название «Дон Антонио да Падуа» («Святой Антоний Падуанский», «Антоний Падуанский»). В этом же году был куплен Ф.С. Салтыковым в Гамбурге и под именем «Святой Антоний» вошёл в состав Балтийского флота России. Длина судна, по сведениям из различных источников, составляла от 34,6 до 39,3 м, ширина от 11,1 до 13,38 м, осадка от 4,4 до 4,7 м. Вооружение судна составляли 50 орудий, экипаж 323 чел.

В ноябре 1712 г. корабль пришёл в Кристиансанн, в декабре — в Копенгаген, а в марте следующего года — в Ревель. Принимал участие в Северной войне. С 1713 по 1715 г. выходил в крейсерские плавания в Финский залив в составе эскадр и отрядов. 10(21).07.1713 г. в составе эскадры вице-адмирала К.И. Крюйса начал преследование обнаруженных у острова Гогланд шведских судов, при этом шёл третьим в линии. На следующий день сел на мель у банки Кальбодагрунд, но повреждений не получил и был удачно снят с мели.

В 1716 г. корабль был переоборудован в транспортное судно. 9(20) ноября того же года находился в Ревеле (ныне Таллин, Эстония), налетевшим штормом был сорван с якорей и выброшен на мель, а на следующий день разбит волнами. В разное время

кораблем командовали: К.П. Верден (до июля 1713 г.), А. Рейс (с июля 1713 г.), Я. Фангофт (1714—1715 гг.).

#### **52. «Ништадт», трехмачтовый 56-пушечный линейный корабль 4 ранга**

Был заложен в Роттердаме по заказу князя Б.И. Куракина в 1720 г. и после спуска на воду в 1721 г. вошёл в состав Балтийского флота России. Длина, по сведениям из различных источников, составляла от 40,54 до 40,6 м, ширина 11 м, осадка от 4,66 до 4,7 м. Вооружение судна составляли 56 орудий. Название получил в честь финского города, в котором 30 августа (10 сентября) 1721 года был заключен Ништадтский мирный договор, подведший итоги Северной войны.

12 ноября 1721 г. на переходе в Россию под командованием З.Д. Мишукова сел на мель у острова Эзель (Эстония) и разбился. Экипаж был спасен. В 1722 г. была организована экспедиция для снятия корабля с мели, закончившаяся неудачей. Снятые с корабля орудия и такелаж были доставлены в Кронштадт.

#### **53. «Новый курьер», пакетбот**

Входил в состав Балтийского флота. В 1740 г. содержал почтовое сообщение между Кронштадтом, Данцигом и Любеком. В сентябре 1740 г., следуя под командованием лейтенанта Ф. Непенина из Любека, попал в шторм и направился в Ревель. 26 сентября 1740 г. сел на камни у острова Кокшхер (ныне остров Кери, Эстония). 27 сентября экипаж съехал на берег, а пакетбот был разбит волнами.

#### **54. «Астрахань», линейный корабль**

Входил в состав Балтийского флота (капитан 2 ранга Е.Н. Ирецкий). Участвовал в Семилетней войне. 13.06.1761 г., приняв на борт войска в составе эскадры, вышел из Кронштадта. 15 июня сел на мель, но с помощью корабля «Архангел Уриил» снялся с нее и догнал эскадру. 19 июля у м. Рюгенвальде высадил десант. Затем действовал у Кольберга, обстреливая береговые укрепления. 28 сентября из-за начавшихся штормов с эскадрой ушел от Кольберга. 2 октября во время сильного шторма разлучился с эскадрой и стал на якорь у острова Готланд. Шторм не утихал 4 дня, но 6 октября командир принял решение сниматься с якоря. Из-за сильного волнения экипаж не смог выбрать якорь, поэтому пришлось обрубить якорный канат и вступить под паруса. 10 октября ветром корабль отнесло к м. Сибернес (остров Даго, ныне о. Хийумаа, Эстония), экипаж отдал якоря, но корабль дрейфовал на отмель, волнами его било о грунт. Для спасения экипажа командир приказал обрубить канаты, чтобы корабль вынесло на мель. После удара килем о грунт сломались все три мачты, через пробоины вода стала поступать в трюм. 12 октября ветер стих и экипажу удалось переправиться на берег. Корабль был полностью разбит.

#### **55. «Кронштадт», галиот**

Входил в состав Балтийского флота. В 1784 г. под командованием штурмана Соколова

ставил вехи и баканы на фарватере Кронштадт — остров Гогланд. В ночь на 17 августа 1784 г. при сильном ветре и плохой видимости из-за ошибки в счислении сел на мель у мыса Переспе и разбился. Экипаж был спасен.

#### **56. «Молния», транспорт**

Переоборудован из одноименного бомбардирского корабля в 1779 г. и вошел в состав БФ.

В 1780 г. перешел из Кронштадта в Ревель. 25.04.1781 г. вышел из Ревеля в Архангельск с материалами для строящихся судов. 26 мая в Северном море встретил английский капер, который неожиданно обстрелял его. После открытия ответного огня англичане прекратили обстрел, капер подошел к «Молнии», и его командир принес извинения за ошибочные действия. 27 мая, заделав пробоины, транспорт продолжил путь и 19 июля прибыл в Архангельск. 4 августа вышел из Архангельска для возвращения в Ревель. 3 сентября 1780 г. у м. Нордкап из-за качки открылась течь в корпусе и ослаб такелаж. Командир решил для исправления повреждений стать на якорь, но из-за шторма не смог найти места для стоянки, и 27 сентября транспорт вернулся в Архангельск. В 1782 г. в составе отряда перешел из Архангельска в Кронштадт. В 1783—1787 гг. перевозил грузы между портами Финского и Рижского заливов. В сентябре 1787 г. по пути из Риги в Кронштадт под командованием лейтенанта М.А. Шепинга (с грузом пушек) разбился в пр-ве Моонзунд у берегов Эстонии.

Командиры: И.Н. Курманалеев (1780—1781 гг.), А.И. Лавров (1782—1783 гг.), М.А. Шепинг (1787 г.).

#### **57. «Хват», транспорт**

Куплен в 1787 г., вошел в состав Балтийского флота.

Осенью 1787 г. был включен в состав эскадры адмирала С.К. Грейга, предназначенной для похода в Средиземное море (поход был отменен в связи с начавшейся войной со Швецией). 5—28.06.1788 г. в составе отряда вице-адмирала В.П. Фондезина перешел из Кронштадта в Копенгаген (использовался для разгрузки 100-пушечных кораблей при прохождении ими пр-ва Зунд). Участвовал в войне со Швецией 1788—1790 гг. В 1788 г. и 1789 г. находился с эскадрой в Копенгагене, осенью 1789 г. перешел в Ревель. 18.04.1790 г. с эскадрой вышел на Ревельский рейд. 2 мая участвовал в Ревельском сражении, стоял в третьей линии. 24 мая 1790 г., выходя в море, ударился о подводный камень, пробил днище и затонул. В разное время кораблем командовали: А.И. Элиот (до июля 1788 г.), И.Б. Селиванов (с июля 1788 г. по 1790 г.).

#### **58. «Возмислав», фрегат**

Входил в состав Балтийского флота. Участвовал в Русско-шведской войне 1788—1790 гг. 10 августа 1788 г. под командованием капитан-лейтенанта И.С. Лисовского вышел



с Ревельского рейда, но у острова Нарген (Эстония) был выброшен на камни по западную сторону острова и был разбит волнами. Погиб 1 матрос.

#### **59. «Родислав», линейный корабль**

Участвовал в войне со Швецией 1788—1790 гг. 20.08.1789 г. под командованием капитана 1 ранга Я.И. Тревенена во главе отряда вошел в пролив Барезунд, где находилась шведская гребная флотилия. 8 сентября отряд атаковал суда и береговые батареи шведов. В результате боя батареи были захвачены, а флотилия противника отступила вглубь пролива. 14 октября корабль с отрядом вышел из Барезунда. 15 октября днем в ясную погоду, при ровном попутном ветре у острова Нарген (Эстония) сел на мель из-за неточности карты и компаса. Все попытки снять корабль с мели не увенчались успехом и 24 октября он был разбит волнами и затонул. Экипаж спасен.

#### **60. «Юнга Петерс», транспорт**

Бывший шведский транспорт, взятый в плен в 1788 г. во время войны со Швецией 1788—1790 гг. Вошел в состав БФ.

В 1794—1803 гг. перевозил грузы между Кронштадтом и Ревелем. 29.09.1803 г. на пути из Кронштадта в Ревель был застигнут сильным северным ветром. Лишившись всех парусов, спустился к Нарве и стал на якорь, но из-за увеличивающейся течи в ночь на 30 сентября, обрубив якорный канат, выбросился на берег. Экипаж был спасен.

В разное время кораблем командовали: А.Т. Подчертков (1794 г.), Н.В. Алферьев (1795 г.), Н.М. Извольской (1799—1800 гг.), Медведев (1803 г.).

#### **61. № 3, транспорт**

Входил в состав БФ. В 1804 г. и 1805 г. перевозил грузы между портами Финского залива. 8 октября 1805 г. пришел из Кронштадта на Нарвский рейд, но при входе в устье р. Нарова шквалом был выброшен на мель и разбился.

В разное время кораблем командовали: И.С. Подушкин (1804 г.), М.А. Кубарский (1805 г.).

#### **62. № 52, транспорт**

Входил в состав БФ. Участвовал в войне со Швецией 1808—1809 гг. В 1809 г. перевозил грузы из Кронштадта в Роченсальм. В 1811 г. ходил между Кронштадтом и Биоркезундом. Участвовал в Отечественной войне 1812 г. Доставлял войска и грузы из Свеаборга в Ригу. В начале октября 1812 г. на переходе из Свеаборга в Ригу в корпусе открылась сильная течь. 8 октября у о-ва Руно (Рухну, Эстония) ветер изменился на противный, течь увеличилась, и транспорт стал погружаться. Командир повел его к острову и посадил на мель. Экипаж и груз были спасены, а транспорт разбит волнами.

В разное время кораблем командовали: П.В. Свешников (1809 г.), Г.И. Кушелев (до июня 1811 г.), Я.А. Головачев (с июня 1811 г. по 8.10.1812 г.).

**63. «Церес», транспорт**

Входил в состав БФ. В 1813 г. перешел из Або в Кронштадт. В 1814—1816 гг. ходил между портами Финского и Ботнического заливов. 4 октября 1816 г. под командованием П.И. Лотырева на пути из Риги в Кронштадт при выполнении поворота у о-ва Кюно (Кихну, Эстония) лопнули марса-шкоты, транспорт ветром выбросило на мель, и он разбился. Экипаж был спасен.

**64. «Екатерина—Магдалина», транспорт**

Бывший шведский транспорт, взятый в плен в 1789 г. во время войны со Швецией 1788—1790 гг. Вошел в состав БФ. Длина 25,6 м, ширина 7,5 м, осадка 3,0 м.

В 1790 г. перевозил грузы между портами Финского залива и доставлял их на суда флота. В 1793, 1794 и 1798—1803 гг. перевозил грузы между портами Финского и Рижского заливов. В 1795 г. находился при Ревельском порте. Участвовал в войне с Францией 1792—1797 гг. В июне-июле 1796 г. в составе транспортной эскадры перешел из Ревеля в Ширнесс, доставив на суда эскадры вице-адмирала П.И. Ханькова продовольствие и материалы, 11.10.1796 г. вернулся в Кронштадт. В 1797 г. находился с флотом на Кронштадтском рейде. 29 сентября 1803 г. во время стоянки на Ревельском рейде (Таллин) сильным северным ветром был сорван с якорей (лопнули канаты). Экипаж начал поднимать паруса, чтобы зайти в гавань, но они были разорваны ветром, а транспорт выброшен на мель у Екатеринентальского берега и разбит волнами. Экипаж и груз были спасены.

Транспортом в разное время командовали: В.Н. Нордштейн (1790 г.), П.Д. Челеев (1793—1794 гг.), Н.П. Балясный (1795 г.), М.Т. Быченский 3-й (1796—1797 гг.), Е.П. Борисов (1798 г.), В.П. Зенбулатов (1799—1800 гг.), А.М. Калинов (1801 г.), Д.П. Буланин (1802 г.), Я.И. Баррет (1803 г.).

**65. «Константин», транспорт**

Входил в состав БФ. 20.09.1806 г. под командованием Н.В. Гальского пришел в Нарву за грузом, но был послан к м. Лативанеми (Эстония) для оказания помощи севшему на камни ГЛТ «Св. Николай». 23 сентября подошел к галиоту и 25 октября стянул его с камней. 27 сентября свежим ветром со шквалами транспорт понесло к берегу, дополнительно отданные якоря не держали, не уменьшился дрейф и после того, как были срублены мачты. «Константин» был прижат к мели и разбит волнами. Экипаж был спасен.

**66. «Аргус», фрегат**

Относился к фрегатам 44-пушечного ранга, тип «Спешный». Заложен 30.06.1806 г. на Соломбальской верфи. Спущен на воду 1 июня 1807 г. Строился под руководством известного корабельного мастера А.М. Курочкина. Входил в состав Балтийского флота. Водоизмещение — около 1950 т. Длина корпуса по палубе 48,6 м (48,53 м), ширина по мидель-шпангоуту 12,7 м (12,65 м), осадка 3,9 м (3,86 м). Количество орудий — 50 (24-фн — по штату). Экипаж около 340 человек.

Участвовал в войне со Швецией 1808—1809 гг. В 1808 г. находился в Свеаборге в готовности к отражению атаки противника. 22 октября направился из Свеаборга в Ревель, но недалеко от Ревеля (Таллин) налетел на банку Девельсей (она же — Teufelsei, она же — Курадимуна или Kuradimuna, она же — Чёртово Яйцо) из-за нерешительности командира, только что вышедшего наверх, с какой стороны оставить ее. Фрегат не смог самостоятельно сняться с банки и к 25 октября был разбит волнами. Экипаж был спасен, командир покинул судно последним. По суду командир был приговорен «в рядовые за небытность наверху в следовании опасными местами», но в уважение заслуг был арестован на месяц. Штурман и вахтенный начальник за своевольное изменение курса были приговорены к «лишению живота», но по конфирмации были разжалованы в матросы, первый на 6 месяцев, а второй до выслуги.

Фрегатом в разное время командовали: Н.Д. Ахматов (1807 г.), А.А. Чеглоков (1808 г.).

#### **67. «Вестовой», 44-пушечный фрегат**

Тип «Спешный». Заложен в 1821 г. на Соломбальской верфи, под руководством мастера А.М. Курочкина. Спущен на воду 12.05.1822 г. и включен в состав Балтийского флота. Водоизмещение — около 1950 т, длина по верхней палубе 48,6 м, ширина по мидель-шпангоуту 12,7 м, осадка 3,9 м. Имел три мачты. Вооружение: 44 ор. (24-фн — по штату). Экипаж 340/430 чел.

В 1822 г. в составе отряда перешел из Архангельска в Кронштадт. В 1824 г. в составе эскадры адмирала Р.В. Кроуна ходил в практическое плавание до Исландии. Затем эскадра пошла на юг и, обогнув с запада Великобританию, вошла в пролив Ла-Манш и далее через Северное море и Датские проливы вернулась в Кронштадт. В 1825 г. с эскадрой находился в практическом плавании в Балтийском море. В 1826 г. в составе эскадры адмирала Р.В. Кроуна ходил в практическое плавание в Северное море до Доггер-банки. 22.05.1827 г. «Вестовой» в составе эскадры адмирала Д.Н. Сенявина вышел на Кронштадтский рейд, 2.06.1827 г. участвовал в Императорском смотре. Остался на рейде после ухода эскадры.

В 1827 г. должен был в составе эскадры контр-адмирала графа Л.П. Гейдена следовать в Средиземное море (к Наварину). 22 мая 1827 г. вышел на Кронштадтский рейд, где участвовал в императорском смотре. Эскадра ушла в море, а «Вестовой» задержался на рейде. 18 июня фрегат вышел в море, чтобы догнать эскадру. 3 июля по пути в Ревель из-за ошибки в счислении сел на камни банки Девельсей (она же — Teufelsei, она же — Курадимуна или Kuradimuna) близ Ревеля (Таллин). Не смог сняться и 6 июля был разбит волнами. Экипаж был спасен.

Командирами фрегата «Вестовой» в разное время служили: Г.П. Борисов (1822 г.), А.И. Тихменев (1823—1824 гг.), Е.Е. Куличкин (1825 г.), П.А. Дохтуров (1826 г.), П.Б. Домогацкий (1827 г.).

### **68. «Всеволод», 74-пушечный линейный корабль**

Построен в 1796 г. на Соломбальской верфи в Архангельске для Балтийского флота.

Летом 1808 г. эскадра адмирала П.И. Ханькова (9 линейных кораблей и 7 фрегатов) вышла из Кронштадта в море на перехват шведского конвоя в Финляндию. Но 14 августа сигнальщики флагманского корабля «Благодать» вместо транспортов обнаружили шведскую эскадру — 7 линкоров, 6 фрегатов. Адмирал Ханьков принял решение не принимать боя и дал команду возвращаться на базу. «Всеволод», имея солидный возраст — 22 года и команду, в которой было много новобранцев, неумело управляющихся с парусами, отстал от эскадры и был настигнут двумя английскими (союзники Швеции) 74-пушечными кораблями “Centaur” и “Implacable”. По приказу адмирала Ханькова на помощь «Всеволоду» были отправлены три концевых корабля эскадры «Орел», «Гавриил» и «Архистратиг Михаил». Однако ни один из командиров не исполнил дважды (!) повторенного боевого приказа. Тогда адмирал Ханьков развернулся лично и на своем флагмане (130 пушек) и с двумя кораблями пошел на помощь ведущему бой «Всеволоду». Англичан отогнали, но, получивший серьезные повреждения корабль дальше самостоятельно идти не мог. Его взял на буксир 36-пушечный фрегат «Полукс».

В 6 милях от Ревельского порта, где уже находилась вся русская эскадра, буксир лопнул. «Всеволод» по инерции обогнул мыс острова Малый Рогге (остров Пакри) и стал на якорь у берега, а «Полукс» пошел в Ревель «докладывать» о беде. Адмирал Ханьков, решив буксировать корабль на веслах, выкликнул добровольцев, посадил их в шлюпки и послал к «Всеволоду». На одной из шлюпок шел лейтенант Лазарев — в будущем знаменитый русский адмирал, командующий Черноморским флотом. На другой — гардемарин Бестужев, не менее знаменитый будущий декабрист. Однако шлюпки были разогнаны картечью подоспевшим к острову Малый Рогге английским кораблем “Centaur” (Лазарев при этом был ранен и попал в плен). В сложившейся ситуации командир русского корабля капитан II ранга Д.В. Руднев (в последствии — контр-адмирал, кавалер ордена Святого Георгия 4-й степени) решил драться до конца и, видя что помощи ждать неоткуда, а корабль неуправляем, решил поставить его на мель. При этом Руднев бросил якорь — как будто корабль стоит на глубине. “Centaur”, на котором держал флаг английский контр-адмирал Худ, попался на хитрость, подошел к «Всеволоду» вплотную, сваливаясь на абордаж — и сам оказался на мели. Противники приткнулись носами к мели на расстоянии пистолетного выстрела — началась артиллерийская дуэль. По рапорту Руднева, «Всеволод» держался около часа, попутно отбив шлюпочный абордаж. Но тут подошедший “Implacable” к корме нашего линкора и стал расстреливать его продольными залпами. Отвечать с кормы на бортовые залпы противника «Всеволоду» было нечем.

Англичане выслали на шлюпках абордажную партию — и со второго раза корабль был взят. Не желая сдаваться, оставшиеся в живых русские моряки стали бросаться в воду, выбираясь на остров. Попытка англичан стащить сильно поврежденный русский корабль не увенчалась успехом, и он был подожжен. Однако русские моряки, оставшиеся в живых, вернулись на корабль и стали тушить огонь. Англичане вернулись и вновь

подожгли его. 15 августа 1808 г. огонь добрался до кюйт-камер, и «Всеволод» взорвался.

Из 600 человек команды спаслось 56 человек, еще 37 моряков, в большинстве раненых, попали в плен к англичанам и вскоре были переданы русским. Потери противника составили 9 человек убитыми и 54 ранеными.

Адмиралтейств-коллегия, проведя по итогам боя расследование, призвала адмирала Ханькова и командиров трех кораблей, отказавшихся утром 14 августа помочь «Всеволоду», к суду.

Адмирала признали виновным «в неосмотрительной оплошности, слабости в командовании, медлительности и нерешительности». Приговор — разжалование в матросы на месяц. Но Александр I пожалел престарелого адмирала «во уважение прежней его службы», приговор положили под сукно и ограничились тем, что сначала сняли Ханькова с должности, а через год тихо уволили в отставку «без почестей».

Что же касается командиров трех кораблей, бросивших «Всеволода» в беде, то один из них был по ряду обстоятельств оправдан, а двое приговорены к расстрелу, замененному по монаршей милости исключением со службы.

В середине 2000-х гг. останки корабля были найдены эстонскими дайверами. От «Всеволода» сохранилась днищевая часть длиной около 52 м и отдельные части корпуса. Подводниками были подняты 2 легкие бронзовые пушки и медные монеты. Все находки были переданы в Музей военной и морской истории.

### **69. «Охтенка», бриг**

Входил в состав Балтийского флота. В 1828 г. занимал брандвахтенный пост в Ревеле (Таллин, Эстония). 5 октября во время шторма с градом и снегом порывом ветра бриг сорвало со швартовов и вынесло на рейд (командир капитан-лейтенант Я.М. Вальховский в это время был на берегу). Он ударился о мель у Екатеринталя и затонул по палубу. Для облегчения ударов волн были срублены мачты. Спасаться было не на чем, и команда стояла на баке и бушприте. Высланные 6 октября гребные суда не смогли подойти к кораблю из-за бурунов и сами были выброшены на берег. Удалось снять только 6 человек. Третья лодка перевернулась, погибли 4 человека. Ветер не утихал, мороз усиливался. 7 октября мичман Бодиско с лоцманами организовал спасательные работы, с брига сняли 10 обмороженных матросов и 27 трупов. Всего спаслись 16 матросов, 37 матросов, 4 офицера погибли.

### **70. «Помощный», фрегат**

Входил в состав Балтийского флота. Во время перехода из Кронштадта в Свеаборг 22 мая 1829 г. очень крепким норд-остом в тумане с дождем был снесен течением к острову Оденсхольм (Осмуссаар, Осмуссар, Эстония), где в полночь сел на мель в пяти милях от маяка. При этом выбило руль, доски разошлись и вода заливала корпус. Ночью



срубили мачты, сбросили за борт артиллерию, из запасного рангоута построили плот. К утру стало стихать и проясняться. Команде удалось спустить на воду баркас. На нем и плоту экипаж в 5 часов утра перебрался на берег. Командир капитан-лейтенант З.З. Балк с 8 добровольцами остался на фрегате, где и провел следующую ночь. Фрегат был разбит волнами. Якоря и пушки впоследствии подняты. Командир был оправдан.

#### **71. «Монтецелло», транспорт**

Конфискован в 1812 г., вошел в состав Балтийского флота. Длина 33,6 м, ширина 7,8 м.

Участвовал в Отечественной войне 1812 г. 1.07.1812 г. вышел из Кронштадта на соединение с гребной флотилией контр-адмирала А.В. фон Моллера и, зайдя в Свеаборг, 31 июля прибыл в Ригу. 10 августа с английской эскадрой контр-адмирала Т. Мартена покинул Ригу и 19 августа пришел на Данцигский рейд. Участвовал в блокаде крепости, а в сентябре 1812 г. вернулся в Ригу. Затем ходил в Перновский залив для оказания помощи ТР № 12. 10 октября под командованием Р.В. Загоскина ушел из Риги в Свеаборг. Разбился в 1814 г. у о-ва Эзель (Саарема, Эстония).

#### **72. «Дер-Юнг-Иоанн», транспорт**

Конфискован в 1825 г., вошел в состав Балтийского флота.

В 1825—1827 гг. крейсировал в Рижском заливе. 5 октября 1827 г. по вине штурмана разбился у о-ва Кюно (Эстония) в Рижском заливе. Экипаж был спасен. Кораблем в разное время командовали: А.Ф. Рейнеке (1825 г.), П.И. Талызин (1827 г.).

#### **73. «Либава», транспорт**

Заложен 14.11.1831 в Санкт-Петербургском Новом адмиралтействе. Строитель И.А. Амосов. Спущен на воду 31.08.1832 г. и включен в состав Балтийского флота. Длина 27,2 м, ширина 7,0 м, осадка 3,7 м. Вооружение — 4 орудия.

В 1833 г. перевозил грузы между портами Финского залива. Весной 1834 г. ставил вежи в проливе Моонзунд. 5 мая 1833 г. разбился на банке Штапель-Батен (о. Вормс, Эстония). В разное время кораблем командовали: П.П. Шапирев (1833 г.), В.И. Шевныгин (1834 г.).

#### **74. «Нестор», бриг**

Заложен 22.09.1834 г. на Соломбальской верфи. Корабельный мастер — Ф.Т. Загуляев. Спущен на воду 21.05.1835 г. и включен в состав Балтийского флота. Длина 30,1 м, ширина 9,3 м, глубина интрюам 3,9 м (98 ф 10 д — 30 ф 8 д — 12 ф 8 д). Вооружение — 20 орудий.

В 1836 г. в составе эскадры перешел из Архангельска в Кронштадт.

В 1837, 1838 и 1841 гг. находился в практических плаваниях в Финском заливе. В 1839 и 1845 г. участвовал в гидрографических работах в Финском заливе. В 1840, 1842

и 1843 г. в составе отряда контр-адмирала Ф.П. Литке находился в плаваниях в Балтийском море для морской практики генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича. В июне-августе 1844 г. в составе эскадры вице-адмирала Г.И. Платера ходил в Северное море для обучения экипажа. В 1845—1847 гг. производил съемку берегов Финского залива.

Выйдя из Ревеля к острову Коунисари с провизией для судов промерного отряда, 7 июня 1847 г. попал в туман и сел на риф у острова Стеншера (о. Вайдло, Эстония). К вечеру бриг повалило на борт, и он был разбит волнами. Экипаж спасен.

В разное время бригом командовали: П.С. Лутковский (1836 г.), Д.И. Кемецкий (1837—1839 гг.), Н.Г. Котельников (1840—1841 гг.), Д.И. Кузнецов (1842—1844 гг.), П.А. Сарычев (1845—1847 гг.).

#### **75. «Тверь», транспорт**

Заложен 23.08.1839 г., спущен 6.05.1841 г. и включен в состав Балтийского флота.

В 1841 г. перешел из Архангельска в Кронштадт. В 1842—1846 гг. и 1848—1852 гг. перевозил грузы между портами Финского залива. 1.10.1852 г. при выходе из Ревельской гавани встретил сильный противный ветер с дождем и градом и стал на якорь. 2 октября ветер усилился, транспорт сорвало с якоря и понесло к берегу на мель. Получив повреждения, транспорт заполнился водой и впоследствии был разбит волнами. Экипаж был спасен.

Кораблем в разное время командовали: А.Г. Борзенков (1841—1846 гг.), В.И. Богданов (до сентября 1848 г.), Н.И. Беляев (с сентября 1848 г. по 1849 г.), Н.А. Сонин (1850 г.), А.И. Геслинг (1851—1852 гг.).

#### **76. «Граф Хвостов», транспорт**

Куплен в 1820 г. и включен в состав Балтийского флота.

В 1821—1824 гг. перевозил грузы между портами Финского залива. Сгорел в 1837 г. в Ревеле.

Кораблем в разное время командовали: Т.В. Кордюков (1821—1822 гг.), барон Р.Н. Левендаль (до августа 1823 г.), Я.М. Вальховский (с августа 1823 г.), А.В. Мутовкин (1824 г.).

#### **77. «Гепард», подводная лодка**

Подводная лодка II ранга типа «Барс» Российского Императорского флота. Заложена 15.09.1913 г. на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. Спущена на воду 20.05.1915 г. Официально зачислена в списки Морских сил Балтийского моря с присвоением имени «Гепард» Высочайшим Указом Императора Всероссийского Николая II 28.09.1913. Официально вступила в строй 12.07.1915 г.

Принимала активное участие в боевых действиях Первой мировой войны на Балтийском море. Совершила 15 боевых походов для поисковых и разведывательных действия

на коммуникациях противника, обеспечения и прикрытия набеговых и минно-заградительных действий надводных сил русского флота. Боевых побед не имела.

Погибла в период 12—15 октября 1917 г. в своём 15 боевом походе в Балтийском море на переходе из Ревеля в районе острова Фильзанд (ныне — Вильсанди, Эстония) при неизвестных обстоятельствах. Вместе с кораблём погиб весь его экипаж в составе 40 чел.

24 сентября 2009 года пресс-служба Шведского управления по делам судоходства сообщила, что в районе острова Готланд в 30 морских милях к северо-востоку от острова Готска-Санден была обнаружена русская подводная лодка периода Первой мировой войны. Хорошо сохранившиеся останки подлодки, говорится в сообщении пресс-службы, обнаружено 10 сентября на глубине 100 м судно управления “Jacod Naegg”, которое занималось морскими измерениями в районе находки. Анализ найденной подлодки позволил предположить, что обнаруженные останки принадлежат подлодке «Гепард». Идентификация требует проверки.

#### **78. «Единорог», подводная лодка**

Типа «Барс». Заложена 01.08.1915 г. на Балтийском заводе, спущена на воду в 1916 г., вступила в строй 22.12.1916 г.

Длина 67,97 м, ширина 4,47 м, осадка 3,94 м. Водоизмещение надводное/подводное 650/780 т. Мощность двигателей надводного/подводного — 2×42/2×450 л.с. Вооружение — 1×57-мм артиллерийское орудие, 1×37-мм артиллерийское орудие, 1 пулемет; 4 торпеды в трубчатых торпедных аппаратах (2 носовых, 2 кормовых), 8 торпед в наружных решетчатых аппаратах Дженевецкого.

Первоначально предназначалась для Сибирской флотилии, но с началом войны была зачислена в Балтийский флот.

Участвовала в Первой мировой войне, совершила 2 боевых выхода. 12 сентября 1917 г., выходя на позицию, совершила, в силу плохой ориентировки, преждевременный поворот у о. Эре и выскочила на камни. Получив пробоину в носу и потеряв винты, подводная лодка была снята с камней подошедшим буксиром, но при буксировке снова ударилась о скалу и через несколько часов затонула. Носовая балластная цистерна была совершенно изуродована, а в прочном корпусе имелись разрывы. Через 13 дней, 25 сентября, была поднята спасательным судном «Волхов» и приведена в Ревель на судостроительную верфь «Ноблесснер». В феврале 1918 г. не окончив ремонта, с целью предотвращения захвата германскими войсками была спущена на воду и вместе с другими кораблями уведена из Ревеля. От ударов о льды в корпусе появились трещины, и вода стала поступать в лодку. Появился дифферент на корму, который все более увеличивался и, наконец, лодка встала почти вертикально и затонула в районе маяка Кокшер на виду многих кораблей, следовавших из Ревеля в Гельсингфорс.

Лодка была обнаружена в мае 2009 г. экспедицией Морского музея Эстонии. Ее останки лежат на глубине 72,9 м в точке с координатами 59°34.01N, 24°49.79E.

### 79. «Акула», подводная лодка

Заложена в декабре 1906 г. на судовой верфи Балтийского завода в Санкт-Петербурге. Зачислена в списки судов Балтийского флота 14.06.1907 г. Спущена на воду 22.08.1909 г., вступила в строй 6.10.1911 г. Водоизмещение: надводное 370 т, подводное 480 т. Размеры: длина 56,1 м, ширина 3,7 м, осадка 3,3 м. Силовая установка: 2 группы батарей по 63 элемента — 5,050 А.ч. (по другим данным — 3,600 А.ч.), 3 дизельных двигателя Нобель суммарной мощностью 900 л.с., электромотор мощностью 300 л.с., 3 винта. Артиллерийское вооружение: 2×7,62-мм пулемета, с 1915 г. — 1×47-мм орудие. Минно-торпедное вооружение: 2×457-мм носовых торпедных аппарата (боекомплект — 2×1 торпеды) 2×457-мм кормовых торпедных аппарата (боекомплект — 2×1 торпеды), 4×1 торпедных аппарата Джевецкого (боекомплект — 4×1 торпеды), с 1915 г. — 4 мины заграждения, 2 перископа Герца, 1 прожектор диаметром 35 см. Радиотелеграф: станция мощностью 0,5 кВт (Маркони) с радиусом действия 100 миль. Экипаж офицеры/кондукторы/нижние чины — 4/2/29 человек.

Участвовала в Первой мировой войне. Совершила 16 боевых выходов. 14—15.10.1914 г. совместно с британскими подводными лодками “Е1” и “Е9” прикрывала постановку минного заграждения крейсерами «Рюрик», «Адмирал Макаров» и минным заградителем «Енисей» к западу от острова Борнхольм.

«Акула» была первой русской подводной лодкой, применившей метод поиска противника в море — до этого подводные лодки ожидали противника на определенных позициях. В ноябре 1915 г. на подводной лодке на палубе надстройки позади рубки были установлены палубные крепления для 4 мин заграждения. 27.11.1915 г. «Акула» под командованием капитана 2 ранга Н.А. Гудима вышла в 17-й поход к Мемелю, предполагая поставить там мины. Из похода лодка не вернулась. Причины и место гибели лодки остались неизвестными. Вероятно, с установкой мин заграждения была снижена устойчивость подводной лодки в надводном положении и она опрокинулась во время шторма.

Лодка была обнаружена у берегов эстонского острова Хийумаа 21.06.2014 г. дайверами команды “Deer Explorer” на 30-метровой глубине.

Для точной идентификации находки была сформирована совместная экспедиция, состоящая из дайверов проекта «Поклон кораблям Великой Победы», эстонской команды “Deer Explorer” и латвийских водолазов. Итоги серии погружений 29.06.2014 г. подвёл руководитель Разведывательно-водолазного клуба России Константин Богданов: «Сейчас мы с немалой долей гордости можем утверждать, что удалось со 100-процентной точностью идентифицировать: найдена эта загадка Первой Мировой войны — русская подводная лодка “Акула”. Обстоятельства подводных работ таковы: на глубине 30 метров в условиях очень хорошей видимости удалось на левой стороне кормовой части подлодки под слоем ракушек найти чёткую, хорошо сохранившуюся надпись “Акула”. Теперь мы сможем передать в Министерство обороны России точные данные об этом военном подводном корабле Императорского Балтийского флота, чтобы как полагается она была объявлена братской могилой

героев-моряков». Подробности идентифицированной подводной лодки «Акула» уточнил участник экспедиции поисковик Михаил Иванов: «Подтвердились сразу несколько однозначных признаков легендарной подлодки — это три винта и один перископ. Носовая часть корабля оторвана — и с большой долей вероятности можно предположить, что во время хода в надводном положении лодка напоролась на мину, так как этот район в устье Финского залива был местом постановки германских минных полей во время Первой Мировой войны. Лёгкий корпус лодки большей частью осыпался, но к нашему счастью в кормовой части сохранился, где и удалось однозначно прочесть имя геройского боевого корабля».

### **80. «Сивуч II», канонерская лодка**

Заложена 12.06.1906 г. на судовой верфи «Невского судостроительного и механического завода» в Санкт-Петербурге, спущена на воду 1.08.1907 г., вступила в строй после испытаний 6.08.1908 г. Длина 65,6 м, ширина 10,97 м, осадка 2,13 м. Водоизмещение 960 т (стандартное), 980 т (полное). Двигатели: две вертикальные паровые машины тройного расширения, четыре котла. Мощность 868 л.с. (0,638 МВт). Вооружение: артиллерия — 2×120/45, 4×75-мм/50 пушки Канэ, 3×7,62-мм пулемёта; минно-торпедное: 40 мин заграждения. Экипаж 148 чел.

После вступления в строй была задержана на Балтийском море из-за неудовлетворительных мореходных качеств.

С 1910 г. находилась в составе 2-й минной дивизии, которая базировалась на Свеаборге. В 1913 г. зачислена в состав учебно-минного отряда.

В период Первой мировой войны входила в состав флангово-шхерной позиции, выставлял мины в Рижском заливе, проводила обстрелы позиций противника в прибрежной полосе.

6(19) августа 1915 г. в 20.30 у острова Кюно (Кихну) под командованием капитана II ранга П. Черкасова, возвращаясь в Моонзунд с канонерской лодкой «Корец II» после постановки мин у Усть-Двинска, вступил в бой с германским крейсером «Аугсбург» и 2 миноносцами. В результате 32-минутного боя «Сивуч» потерял ход и был добит подошедшими германскими линкорами «Позен» и «Нассау». За этот бой «Сивуч» назвали «Балтийским Варягом» (Эстония).

### **81. «Стройный», эскадренный миноносец**

Типа «Деятельный». Заложена в 1905 г. на стапеле «Невского судомеханического завода» в Санкт-Петербурге по заказу Морского ведомства России. 2(15).04.1905 г. зачислен в списки судов Балтийского флота, спущен на воду 20.12.1906 г. Вступил в строй 15(28).12.1907 г. 27 сентября (10 октября) 1907 г. официально причислен к подклассу эскадренных миноносцев. Водоизмещение 382 т, длина 64,0 м, ширина 6,4 м, осадка 2,59 м. Экипаж 67 чел. Вооружение: артиллерия — 2×75-мм пушки Канэ, 6×7,62-мм пулемета; минно-торпедное — 2×457-мм ТА.



Принимал участие в Первой мировой войне, участвовал в обороне Рижского залива, нёс дозорную и конвойную службу, выставял минные заграждения. Принимал участие в Ирбенской операции.

Вечером 15(28) августа 1917 г., идя на 17-узловом ходу, сел на мель в Рижском заливе около мыса Кави (Эстония) у Ирбенского пролива и 21 августа в ходе воздушной атаки германского самолёта получил повреждения из-за прямого попадания одной авиабомбы в носовую часть и взрыва второй у правого борта (была повреждена обшивка). Спасательные работы были прерваны из-за ветреной погоды и вскоре эсминец был разбит штормами.

29 мая 1918 г. из-за невозможности восстановления эсминец был исключён из списков кораблей РККФ.

## **82. «Енисей», минный заградитель**

Заложен на Балтийском заводе 28.05.1905 г., спущен на воду 5.06.1906 г., вступил в строй 24.10.1909 г. Построен в рамках программы по постройке третьего и четвертого минных заградителей типа «Амур». Главный строитель — корабельный инженер К.Я. Аверин. Водоизмещение 3200 т, длина 98,9 м, ширина 14 м, осадка средняя 4,4 м. Мощность 5220 л.с., 2 паровые машины. Вооружение: артиллерия — 5×120-мм/45, 2×75-мм/50, 8×7,62-мм пулемётов; минно-торпедное — 320 мин заграждения обр. 1908 г. Экипаж — 12 офицеров и 300 матросов.

После окончания испытаний вошел в Отряд минных заградителей. 14.07.1914 г., до официального объявления войны, командующий флотом Н.О. фон Эссен добился разрешения на постановку Центрального минного заграждения, которое должно было обезопасить Финский залив от предполагаемого вторжения германского флота. 18.07.1914 г. в течение четырёх с половиной часов минными заградителями «Ладоба», «Нарова», «Амур» и «Енисей» под прикрытием главных сил флота было поставлено 2129 мин. 2.12.1914 г. «Енисей» выставил 240 мин перед Данцигской бухтой. На этом минном заграждении погиб один немецкий пароход (еще четыре корабля пропали без вести в этом районе). В начале 1915 г. «Енисей» принял активное участие в постановке мин в районе Даго.

22 мая 1915 г. шедший из Ревеля в Моонзунд минный заградитель «Енисей» был торпедирован недалеко от маяка Оденсхольм германской подводной лодкой «U-26». Взрыв произошел под средней частью корабля, и заградитель сразу лег на правый борт и начал тонуть. По рассказам очевидцев, когда «Енисей» погружался в воду, все погибавшие пели гимн, а командир капитан 1 ранга Прохоров стоял на мостике, отказавшись принять какие-либо меры к своему спасению... Это был его последний поход на «Енисее», так как он уже был назначен командиром одного из крейсеров и остался на заградителе только потому, что не успел ещё окончательно его сдать. Спасти удалось 19 матросам и одному офицеру (старший механик). Более 200 человек погибли.

Останки корабля были обнаружены летом 1993 г. эстонскими дайверами. По их информации, корабль достаточно хорошо сохранился и на него по сей день продолжают погружения.

## ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 ГГ.)

### 83. «Энгельс», эскадренный миноносец

Заложен в ноябре 1914 г. на Усть-Ижорской судовой верфи Металлического завода в Санкт-Петербурге. 7.11. (по другим данным — 22.10.) 1915 г. был спущен на воду и 29.08.1916 г. вступил в строй, где вошёл в состав 2-го дивизиона минной дивизии Балтийского флота под именем «Десна». Водоизмещение 1 260 т, длина 98,0 м, ширина 9,3 м, осадка 2,98—3,0 м, 2 паровых двигателя. Вооружение: артиллерия — 4×102-мм орудий (с марта 1916), 1×45-мм пушка, 1×76,2-мм пушка: минно-торпедное — 3 трёхтрубных 457-мм ТА (с марта 1916). Экипаж 168 человек, в т.ч. 8 офицеров.

Во время Первой мировой войны нёс дозорную и конвойную службы, осуществлял минные постановки на коммуникациях противника, обеспечивал и прикрывал минные постановки других сил флота в Балтийском море. С 12 по 19.10.1917 г. принимал участие в Моонзундской операции, а затем и в Октябрьской революции, после чего 7.11.1917 г. вошёл в состав Красного Балтийского флота.

С 10 по 16.04.1918 г., принимая участие в «Ледовом походе» Балтийского флота, совершил переход из Гельсингфорса (Хельсинки) в Кронштадт, где с октября 1918 г. по 10.12.1919 г. находился в резерве.

24.04.1921 г. вошёл в состав Морских сил Балтийского моря и 31.12.1922 г. был переименован в эсминец «Энгельс». 11.01.1935 г. он был зачислен в состав Краснознаменного Балтийского флота.

Во время Советско-финской войны «Энгельс» обстреливал укрепления противника на островах Финского залива (декабрь 1939 г.).

В годы Великой Отечественной войны участвовал в минно-заградительных операциях флота, нёс конвойную службу (в июне-августе 1941 г.). Принимал участие в обороне Рижского залива и операции по защите Моонзундских островов.

24 августа 1941 г. «Энгельс» в составе конвоя (помимо эсминца — шесть тральщиков и два «морских охотника») из семи кораблей вышел в Кронштадт. В 17 часов 4 минуты у мыса Юминда (Эстония) на поверхности прямо по курсу были обнаружены три плавающие гальваноударные мины. Шедший впереди «Энгельса» теплоход «Андрей Жданов» благополучно их обогнул, эсминец же, начавший описывать циркуляцию вправо, задел одну из них кормой. Корабль потерял ход и управление, ветром его начало сносить на плавающие мины с левого траверза. Дрейф удалось прекратить, срочно отдав левый якорь. Подошедший катер «МО—201» снял с корабля раненых и секретную документацию. Когда палуба ушла в воду до третьей пушки, капитан 3 ранга В.П. Васильев приказал подготовить экипаж к эвакуации и заложить подрывные патроны. В 17.16 ледокол «Октябрь» взял аварийный корабль на буксир, но уже в 17.35 последовал второй взрыв. Мина взорвалась в районе кормового мостика, и почти одновременно последовала детонация боезапаса артиллерийского погреба. В несколько



минут личный состав перешел на тральщик «ТЩ-45», а ледокол отдал буксир, и почти сразу же «Энгельс» ушёл под воду кормой вниз с креном на левый борт.

#### **84. «Артем», эскадренный миноносец**

Заложен в июле 1915 г. на Усть-Ижорской судовой верфи Металлического завода в Санкт-Петербурге под именем «Азард». Спущен на воду 5.07.1916 г., вступил в строй 23.10.1916 г. и вошёл в состав 2-го дивизиона минной дивизии Балтийского флота. Водоизмещение — 1260 т, длина 98,0 м, ширина 9,3 м, осадка 2,98—3,0 м. Двигатели — две паровые турбины. Мощность 30000 л.с. Вооружение: артиллерия — 4×102-мм орудия; минно-торпедное — 3 трёхтрубных 457-мм ТА. Экипаж 150 чел., в том числе 8 офицеров.

Во время Первой мировой войны нёс дозорную и конвойную службы, обеспечивал и прикрывал действия других сил флота в Балтийском море. В 1917 г. принимал участие в Февральской революции, после чего 7.11.1917 г. вошел в состав Красного Балтийского флота.

С 10 по 16.04.1918 г., принимая участие в «Ледовом походе» Балтийского флота, совершил переход из Гельсингфорса (Хельсинки) в Кронштадт, где с 10 по 15 августа занимался выставлением мин у Шепелевского и Толбухина маяков. В декабре принимал участие в боях против германских войск и эстонских буржуазных националистов в районе Азери-Кунда.

В 1919 г. осуществлял разведывательные рейды. 31 мая под прикрытием линкора «Петропавловск» столкнулся с кораблями противника. Преследуемый семью британскими эсминцами, вывел их прямо под пушки линкора. 5.08.1919 г. артиллерийским огнём повредил английскую подводную лодку «Л-55», которая при уклонении от атаки подорвалась на английской мине заграждения и затонула.

24.04.1921 г. вошёл в состав Морских сил Балтийского моря и 31.12.1922 г. был переименован в эсминец «Зиновьев». 22.10.1924 г. был переименован в «Артем» и 11.01.1935 г. зачислен в состав Краснознаменного Балтийского флота.

Участвовал в Советско-финской войне. В декабре 1939 г. обстреливал укрепления противника на островах Финского залива.

В начале Великой Отечественной войны «Артем» участвовал в минно-заградительных операциях флота, нёс конвойную службу (в июне-августе 1941 г.). Участвовал в обороне Таллина, Риги и операции по защите Моонзундских островов.

27 августа 1941 г. во время Таллинского перехода «Артем» под командованием старшего лейтенанта А.Б. Сея, находящийся в составе арьергарда конвоя, подорвался на мине заграждения у острова Мохни в Финском заливе.

#### **85. «Володарский», эскадренный миноносец**

Заложен в 11.10.1913 г., спущен на воду 5.10.1914 г. под именем эсминец «Победитель» и сразу после этого отправлен на завод для установки механизмов. Летом 1915 г. был отправлен

в Кронштадт для достройки и после подписания приемочного акта (25.10.1915 г.) перешел в состав 1 дивизиона минной дивизии. Водоизмещение 1 260 т, длина 98,0 м, ширина 9,3 м, осадка 2,98—3,0 м. Двигатели — две паровые турбины системы А.Е.Г. Кертис-Вулкан. Мощность 30 000 л.с. Вооружение: артиллерия — 4×102-мм орудия, 1×63-мм пушка; минно-торпедное — 3 трёхтрубных 457-мм ТА. Экипаж 150 чел., в том числе 8 офицеров.

Участвовал в Первой мировой войне. С декабря 1915 г. привлекался к минно-заградительным операциям в юго-восточной части Балтийского моря, обеспечивал и прикрывал минные постановки, эскортировал и осуществлял противолодочную оборону главных сил флота, набеговые действия, нёс дозорную и конвойную службу. В 1917 г. участвовал в Моонзундской операции. 29 октября перешел на сторону Советской власти и прибыл из Гельсингфорса в Петроград с отрядом моряков для поддержки вооруженного восстания большевиков. С 10 по 16.04.1918 г. принимал участие в «Ледовом походе» Балтийского флота, совершил переход из Гельсингфорса (Хельсинки) в Крондштадт, где длительное время находился на хранении. Состоял в составе 4-го дивизиона ДОТа. 31.12.1922 г. переименован в эсминец «Володарский».

6.09.1929 г. столкнулся с эминцем «Войков» и получил большие повреждения носовой части. Отбуксирован в Кронштадт и поставлен в док на ремонт. Носовая часть заменена носовой частью, отрезанной от эминца «Орфей».

Участвовал в Советско-финской войне, обстреливал укрепления противника на островах Финского залива (декабрь 1939 г.).

В годы Великой Отечественной войны участвовал в минно-заградительных операциях флота (в июне-августе 1941 г.), обороне Таллина и Риги, прикрытии кораблей при переходе из Таллина в Крондштадт.

27 августа 1941 г. во время Таллинского перехода подорвался на mine заграждения у острова Мохни в Финском заливе. В результате произошла детонация боеприпасов, и корабль затонул.

#### **86. «Калинин», эскадренный миноносец**

Заложен на судовой верфи акционерного общества «Металлургических, механических и судостроительных заводов Беккер и Ко» в Ревеле (Таллин), спущен на воду 10(25).07.1915 г. под именем «Прямислав», после чего был отбуксирован в Петроград и достраивался на Балтийском заводе. 5.02.1925 г. был переименован в эсминец «Калинин». 20.07.1927 г. вступил в строй и включен в состав Морских сил Балтийского моря. Водоизмещение 1350 т, длина 105,0 м, ширина 8,99 м, осадка 3,0 м. Двигатели — две паровые турбины. Мощность 32700 л.с. Вооружение: артиллерия — 5×102-мм орудия, 1×76,2-мм пушка; минно-торпедное — 3 трёхтрубных 457-мм ТА. Экипаж 150 чел.

В годы Великой Отечественной войны участвовал в минно-заградительных операциях флота, обороне Таллина и Финского залива.

28 августа 1941 г. во время Таллинского перехода подорвался на mine у острова Мохни в Финском заливе.

### **87. «Сметливый», эсминец**

Заложен 17.09.1936 г. на Балтийском заводе (Ленинград), спущен 16.07.1937 г., вступил в строй 6.11.1938 г. и вошел в состав КБФ.

Участвовал в Советско-финской войне — нес дозорную и конвойную службу. К началу Великой Отечественной по уровню боевой подготовки считался одним из лучших кораблей флота.

В первые дни войны участвовал в минных постановках в Ирбенском заливе, в районе острова Сааремаа и Рижском заливе. Базировался в Усть-Двинске, Куйвастэ, 30 июня перешел в Таллин. Вместе с другими кораблями дивизиона неоднократно обстреливал сухопутные позиции немецких войск. Во время перехода в Кронштадт входил в отряд главных сил.

В сентябре-октябре 1941 г. принимал непосредственное участие в обороне Ленинграда, вел огонь из орудий главного калибра по наступающим частям вермахта. Кроме того, участвовал в заградительных операциях в Финском заливе.

Погиб 5.11.1941 г. от последовательного подрыва на трех германских минах у о. Найссар во время эвакуации гарнизона военно-морской базы Ханко.

### **88. «Гневный», эскадренный миноносец**

Типа «7». Заложен 8.12.1935 г. на заводе им. Жданова в Ленинграде (заводской № 501). Спущен 13.07.1936 г., вступил в строй 23.12.1938 г. и вошел в состав КБФ. Участвовал в Советско-финской войне (обстрел укреплений на о. Утё 14.12.1939 г.).

К началу Великой Отечественной войны входил в отряд легких сил КБФ и базировался в Риге (Усть-Двинске). Тяжело поврежден 23.06.1941 г. при подрыве на mine у острова Даго (Хийумаа, Эстония). После снятия экипажа эсминцем «Гордый» корабль был расстрелян 130-мм фугасными снарядами, однако остался на плаву. Потоплен 25.06.1941 г. германской авиацией.

### **89. «Гордый», эскадренный миноносец**

Типа «7». Заложен 25.06.1936 г. на заводе им. Жданова в Ленинграде (заводской № 514). Спущен на воду 10.06.1937 г., вступил в строй 23.12.1938 г. и вошел в состав КБФ. участвовал в Советско-финской войне (нес дозорную и конвойную службу), а в начале Великой Отечественной войны входил в состав отряда легких сил КБФ, прикрывал минные постановки, участвовал в обороне Моонзунда и Таллина, сам ставил мины. Дважды спасал экипажи терпящих бедствие эсминцев — «Гневного» (23 июня) и «Сердитого» (19 июля). В операции по перебазированию основных сил Балтфлота из Таллина в Кронштадт 28—30 августа 1941 г. (известной как «Таллинский прорыв») входил в отряд главных сил. Погиб 11 ноября 1941 г. (по другим данным — 14.11.1941 г.) от подрыва на двух минах у о. Найссар (Эстония).

### **90. «Смелый», эскадренный миноносец**

Тип «7». Заложен 26.10.1936 г. по проекту 7 на заводе № 190 в Ленинграде. Заводской № С-521. Перезаложен по проекту 7У в марте 1938 г. Спущен на воду 30.04.1939 г.



Водоизмещение нормальное 2256 т, водоизмещение полное 2529 т, длина наибольшая 112,5 м, ширина 10,2 м, осадка 5,01 м. Паротурбинная установка общей мощностью 54 000 л.с., 2 винта. Артиллерийское вооружение на 1941 г.: 4 — 130/50-мм Б-13 — 2с, 2 — 76,2-мм 34К, 3 — 45/46-мм 21-К; 4 — 5 — 7,62-мм пулеметов. На 1944 г.: 4 — 130/50-мм Б-13 — 2с, 2 — 76,2-мм 34К, 2 — 45/46-мм 21 К, 2 — 37-мм 70К; 4 — 20-мм Эрликон; 3 — 12,7-мм ДШК, 1 — 12,7-мм Кольт спаренный, 1 — 7,62-мм М—1, 4 — 7,62-мм ДП. Торпедное вооружение: 2 трехтрубных 53-см ТА типа 1-Н серии 2. Запас торпед 12 шт. Экипаж в мирное время 207 чел.

Вступил в строй 31.05.1941 г. и вошел в состав 5-го дивизиона эсминцев. В течение первого месяца войны принимал участие в обороне Рижского залива и Моонзундских островов.

В ночь на 27 июля 1941 г. эсминец прикрывал постановку мин с заградителя «Суроп», сторожевого корабля «Буря» и тральщика «Фугас» в южной части Ирбенского пролива. В 1.45 у правого борта «Смелого» в районе 50-го шпангоута взорвалась мина. Носовая часть корабля получила сильные повреждения, полубак по 50-й шпангоут прогнулся и ушел в воду, 130-мм орудия № 1 и № 2 провалились вниз. Носовая надстройка и первая труба сдвинулись вперед, котел № 2 сорвался с фундамента. Через разрывы в обшивке во внутренние помещения начала поступать вода. Уже через 10—15 минут большая часть экипажа эсминца перебралась на подошедший тральщик, на поврежденном корабле осталось лишь 7 офицеров и 10 матросов, которые должны были обеспечить его буксировку. Однако сдвинуть с места «Смелый» не удалось: надломленная носовая часть села на грунт. Более полутора часов сторожевик «Буря» пытался взять его на буксир, но появление вражеского самолета и якобы замеченный перископ подлодки вынудили отказаться от идеи спасти корабль. Остававшиеся на борту люди покинули его. Эсминец был подорван торпедой, выпущенной торпедным катером № 73. После взрыва в районе 2-й дымовой трубы «Смелый» затонул в течение 15—20 минут.

### **91. «Скорый», эскадренный миноносец**

Заложен 29.11.1936 г. по проекту 7 на заводе № 190 в Ленинграде. Заводской № С-524. Перезаложен по проекту 7У 23.10.1938 г. Спущен на воду 24.07.1939 г. Вступил в строй 18.07.1941 г. и 1.08.1941 г. вошел в состав БФ. Водоизмещение нормальное 2256 т, водоизмещение полное 2529 т, длина наибольшая 112,5 м, ширина наибольшая 10,2 м, осадка максимальная 5,01 м. Паротурбинная установка общей мощностью 54000 л.с, винтов 2. Артиллерийское вооружение на 1941 г.: 4 — 130/50-мм Б-13 — 2с, 2 — 76,2-мм 34К, 3 — 45/46-мм 21 К; 4 — 5 — 7,62-мм пулеметов. На 1944 г.: 4 — 130/50-мм Б-13 — 2с, 2 — 76,2-мм 34К, 2 — 45/46-мм 21-К, 2 — 37-мм 70К; 4 — 20-мм Эрликон; 3 — 12,7-мм ДШК, 1 — 12,7-мм Кольт спаренный, 1 — 7,62-мм М-1, 4 — 7,62-мм ДП. Торпедное вооружение: 2 трехтрубных 53-см ТА типа 1-Н серии 2. Запас торпед — 12 шт. Мины: принимает на палубу 96 мин обр. 1912 г. и 1908 г. или 60 мин КБ или обр. 1926 г., 2 бомбомета БМБ-1, 2 бомбосбрасывателя. Бомбы: Б-1 — 20, М-1 — 30. Экипаж в мирное время 207 чел.

В течение недолгой службы принял участие в обороне Таллина. 28.08.1941 г. следовал из Таллина в Кронштадт (Таллинский переход). В районе о. Мохни — м. Юмин-

данина при оказании помощи лидеру «Минск» подорвался на mine. В результате корпус эсминца разломил на две части. Экипаж практически не успел ничего сделать: уже через 3—4 минуты после взрыва потерявшая плавучесть кормовая часть стала валиться на правый борт, увлекая за собой и носовую. Еще через 3 минуты носовая часть корабля встала почти вертикально, перевернулась вверх килем и ушла в воду. Вместе с эсминцем погиб и его командир капитан 3 ранга А.Н. Баландин.

## **92. «Суровый», эскадренный миноносец**

Заложен 27.10.1936 г. по проекту 7 на заводе № 189 в Ленинграде под наименованием «Летучий». Заводской № С-297. Перезаложен по проекту 7У 1.02.1939 г. Спущен на воду 5.08.1939 г. Вступил в строй 31.05.1941 г. и 18.06.1941 г. вошел в состав БФ. Длина наибольшая 113,5 м, осадка максимальная 4,6 м. Артиллерийское вооружение на 1944 г.: 1 двухорудийная 130/50-мм установка Б-2—ЛМ. 2 — 130/50-мм Б-13 — 2с, 3 — 76,2-мм 34К, 2 — 45/46-мм 21К, 4 — 37-мм 70К; 1 4 — 12,7-мм пулемета ДШК. Бомбовое вооружение: бомбометов нет. Бомбосбрасыватели для Б-1 — 2 (пятиместные), для М-1 — 2 (трехместные). Бомб Б-1 — 10, М-1 — 24. Экипаж 267 чел.

13 ноября 1941 г. отряд в составе эсминцев «Суровый», «Гордый», минного заградителя «Урал», четырех тральщиков, шести катеров и подводной лодки Л—2 должен был прорваться к Ханко, чтобы эвакуировать оставшийся там гарнизон. После полуночи в районе мыса Юминда корабли попали на плотное минное поле. В параванах начали рваться мины. В 1.00 14 ноября подорвался и затонул тральщик Т-206, поспешивший ему на помощь МО-301 также наткнулся на мину и погиб. Тральщик Т-217 застопорил машины, и в темноте на него навалился «Суровый». Хрупкий корпус эсминца получил пробоину длиной около 4 м между 30-м и 38-м шпангоутами, в то время как тральщик почти не пострадал.

Корабль остановился, пробоину, расположенную выше ватерлинии, временно заделали, но едва эсминец дал ход, как в 1.08 на тралящей части паравана в 4—5 м от корпуса взорвалась мина. Экипаж немедленно включился в борьбу за живучесть корабля. Однако все попытки спасти эсминец не увенчались успехом, и командир капитан 2 ранга М.Т. Устинов отдал приказ личному составу покинуть корабль. В 5.21 экипаж перешел на тральщик. После взрыва двух глубинных бомб, заложенных во 2 жилой палубе и под носовым торпедным аппаратом, «Суровый» скрылся под водой в 3 милях от о. Кери в точке с координатами 59°44'4"N, 25°55'9"E.

## **93. «Яков Свердлов», эскадренный миноносец**

До 13.07.1926 г. — «Новик». Спроектирован и построен на средства «Особого комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования».

Был заложен 19.07.1910 г. на Путиловском заводе в Петербурге в присутствии морского министра И.К. Григоровича, 4.04.1911 г. зачислен в списки БФ и спущен на воду 21.06.1911 г. Водоизмещение: нормальное 1280 т, наибольшее 1360 т; в 1940 г.: стан-

дартное 1483 т, нормальное 1717 т, наибольшее 1951 т. Длина 102,43 м, ширина 9,53 м, осадка 3,53 м. Двигатели: 3 паровых турбины «А.Е.Г. Кертис-Вулкан», 6 ПК «Вулкан». Мощность 42000 л.с. (29,44 МВт). Движитель — 3 винта. Экипаж 117 (после модернизации - 168 чел.). Вооружение: 4×102/60-мм; ПУС «Гейслера». Зенитная артиллерия — 4×7,62-мм пулемёта системы «Максим» (псле модернизации заменены на 4×12,7-мм ДК), в 1915 г. добавлено одно 76,2/30-мм. На начало 1940-х: 2×76,2/30-мм (неточная информация), 1×45/46-мм 21К, 4×12,7-мм ДШК. Противолодочное вооружение: 10 ГБ (после модернизации — 28: 8 ББ-1 и 20 БМ-1); минно-торпедное — 4 двухтрубных 457-мм торпедных аппарата (после модернизации — 3 трехтрубных), 50 морских якорных мин.

К началу Первой мировой войны являлся лучшим кораблём в своём классе, послужил мировым образцом при создании эскадренных миноносцев военного и послевоенного поколения. Первый эсминец российской постройки с паротурбинными двигателями и котлами высокого давления, отапливаемыми только жидким топливом.

В годы войны участвовал в минных постановках в районах Мемеля, в Данцигской бухте, Ирбенском проливе, в районе Либавы, острова Гогланд. Осуществлял деятельность по предотвращению прорыва немецкого флота в Рижский залив (постановка мин, дозорная служба). 4.08.1915 г. вступил в бой с двумя новейшими германскими эсминцами “V-99” и “V-100”, прорвавшимися через заграждения, артиллерийским огнём нанес им серьёзные повреждения. “V-99”, повреждённый огнём «Новика», подорвался на минах, выбросился на берег у Михайловского маяка и через 2 часа был подорван командой. Участвовал в набеге на немецкие дозорные корабли в центральной Балтике. В июне 1916 г. «Новик» принял участие в нападении русских кораблей на германские транспорты с железной рудой в Норчёпингской бухте, когда совместно с эсминцами «Гром» и «Победитель» впервые произвели залповую стрельбу торпедами по площади и потопили транспорт «Герман».

В течение мая 1917 г. становится флагманским кораблём минной дивизии БФ. Принимал участие в обороне Моонзундского архипелага. В ноябре 1917 г. перешёл в Петроград для проведения капитального ремонта. 25 октября 1917 г. вошёл в состав Красного БФ. 9 сентября 1918 г. выведен из боевого состава и сдан Петроградскому порту на длительное хранение.

С 1.12.1926 г. по 30.08.1929 г. прошёл ремонт на Северной судостроительной верфи. В ходе ремонта было принято решение о переделке «Новика» в штабной корабль дивизиона, что потребовало увеличения жилых и служебных помещений, изготовления новых надстроек. Четыре двухтрубных торпедных аппарата были заменены на три трёхтрубных. Модернизация вызвала существенное увеличение водоизмещения: стандартное — 1771 т, полное — 1951 т.

В 1940 г. корабль прошёл вторую модернизацию, в результате которой было увеличено его водоизмещение и усилена огневая мощь.

Перед Великой Отечественной войной эсминец входил в состав отряда учебных кораблей Высшего военно-морского училища им. М.В. Фрунзе, а с началом войны включен в 3-й дивизион эсминцев эскадры Балтийского флота.

В начале войны осуществлял задачи эскортирования, прикрытия действий разнородных сил флота, поиска кораблей и подводных лодок противника, а также огневой поддержки сухопутных войск. Некоторое время в июле 1941 г. был флагманским кораблем флота (ФКП — флагманский командный пункт).

Под командованием капитана 2 ранга А.М. Спиридонова участвовал в прорыве советских кораблей из Таллина в Кронштадт, где входил в состав отряда главных сил. В 5.00 28 августа 1941 г. вместе с эсминцами арьергарда направлен в Минную гавань для эвакуации защитников города. В походе следовал на левом траверзе крейсера «Киров». В 20.47 «Яков Свердлов» подорвался на mine, переломился пополам и затонул в 10 милях от о. Мохни в точке с координатами 59°42'N, 25°45'E. Погибли 114 человек.

Место гибели и останки эскадренного миноносца «Новик» были найдены международной российско-финской командой в Финском заливе в июне 2018 г. Корабль лежит на глубине 75 метров посередине залива. Корпус разломан на две части в результате подрыва на mine. Носовая часть перевернута вверх килем, а корма с орудиями и надстройкой на ровном киле, на корме чётко читаются название корабля на момент гибели — «Яков Свердлов» и герб СССР.

В результате погружения 16.06.2018 г. с борта исследовательского судна “Yoldia” российско-финскими водолазами произведена идентификация корабля, найдены название «Яков Свердлов» и герб Советского Союза на корме, осмотрены три 102-мм орудия главного калибра, располагавшиеся на кормовой палубе, а также характерная для «Новика» кормовая надстройка с запасным штурвалом и машинным телеграфом. Осмотр показал, что легендарный корабль практически разорвало на две части от взрыва мины в районе второй дымовой трубы.

#### **94. «М-94», подводная лодка**

XII-серия. Заложена 25.12.1938 г. на заводе № 196 (Ленинград), спущена на воду 11.09.1939 г., вступила в строй 12.12.1939 г. Входила в состав 8-го дивизиона подводных лодок 2-й бригады подводных лодок.

К началу Великой Отечественной войны числилась во 2 линии. Находилась в Таллине, где осуществляла текущий ремонт. Совершила 2 боевых похода. Побед нет.

21.07.1941 г. вышла в дозор в район о. Утё (позиция № 7). Спустя несколько часов была торпедирована немецкой подводной лодкой “U 140” в районе м. Ристна (о. Хиума). Погибли 8 членов экипажа.

#### **95. «М-98», подводная лодка**

Заложена 22.06.1939 г. на заводе № 196 (Ленинград). Заводской № 120. Спущена на воду 15.04.1940 г. и включена в состав Краснознаменного Балтийского флота.

Участвовала в Великой Отечественной войне, совершила 4 боевых похода. Побед нет. Погибла 14 ноября 1941 г., подорвавшись на mine в районе острова Кери Финского залива.

**97. «М-103», подводная лодка**

Заложена 31.05.1940 г. на заводе № 196 в Ленинграде (заводской № 137) под литерно-цифровым обозначением «М-103». Спущена на воду 12.10.1940 г. и 29.12.1940 г. вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота.

К началу войны находилась в Ханко в составе 8-й дивизиона подводных лодок 2-й бригады ПЛ КБФ. Лодка числилась во 2 линии. Совершила 2 боевых похода. Атак не совершала, побед нет.

13.08.1941 вышла из Таллина в разведывательный поход в Аландское море. До района мыса Ристна лодку сопровождали «БТЩ-203», «БТЩ-211», «БТЩ-215» и 2 сторожевых катера. 20.08.1941 г. отозвана с позиции, но в точку встречи с тральщиками утром 21.08.1941 г. лодка не прибыла. В ответ на запрос о причине задержки с «М-103» ответили радиogramмой, расшифровать которую не удалось. Не прибыла лодка и утром 24.08.1941 г., хотя перед этим правильно отретировала время и координаты места встречи. Наконец, вечером, тех же суток командир лодки старший лейтенант Г.А. Жаворонков вновь вышел на связь и донес, что на субмарине осталось всего около двух тонн топлива. Показательно, что командир даже в последнем сообщении так и не смог указать свои координаты, и, видимо, двухкратная неявка в точку встречи объяснялась слабой штурманской подготовкой. Поскольку не было никакой уверенности в том, что «М-103» сможет встретиться с эскортом с третьей попытки, Жаворонкову приказали идти в Таллин рекомендованными курсами самостоятельно. В дальнейшем подводная лодка на связь не выходила и в базу не вернулась. Вместе с лодкой погиб 21 член экипажа (по другим данным — 18).

В ноябре 1999 г. лодка была обнаружена и обследована на дне бельгийским тральщиком «М-923» (“Narcise”), проводившим работы в районе бывшего советского минно-торпедного полигона у побережья Эстонии. Субмарина лежит на глубине 53 м. в 8 милях севернее острова Вормси в точке с координатами 59°13'N, 23°09'E. Судя по деформациям корпуса, лодка погибла в результате подрыва на mine заграждения “D.2”, выставленного минным заградителем «Бруммер».

**98. «Щ-301», подводная лодка**

III серия. Заложена 5.02.1930 г. на заводе № 189 (Балтийский завод) в Ленинграде под стапельным № 199. 1.12.1930 г. спущена на воду, 11.10.1933 г. вступила в строй и 14.10.1933 г. вошла в состав Морских сил Балтийского моря.

В сентябре 1939 г. принимала участие в патрулировании Финского залива. Начало Великой Отечественной войны лодка встретила под командованием капитан-лейтенанта И.В. Грачева в составе Отдельного учебного дивизиона ПЛ КБФ в Ораниенбауме.

Совершила 1 боевой поход.

28 августа 1941 года в районе острова Кери «Щ-301» лодка кормой подорвалась на mine заграждения “F-22”, выставленном финскими минзагами «Риилакти» и «Руотсин-



сальми». Командир, осмотрев повреждения, пришел к выводу, что борьба за живучесть корабля бесполезна (гребные валы загнуты вверх, IV отсек вскрыт, из кормового аппарата вывалилась торпеда), отдал приказ покинуть корабль. Подошедшие сторожевые катера сняли с лодки остатки экипажа — 14 (по другим данным — 13) человек и передали их на штабное судно «Вирония». Через две минуты после этого «Щ-301» ушла под воду в точке с координатами 59°52'N, 25°16'E (по другим данным — 25°21'E). Вместе с лодкой погибли 22 человека. «Вирония» вскоре так же погибла на mine. Из оставшихся в живых членов экипажа «Щ-301» до Кронштадта удалось добраться командиру субмарины Грачеву и одному краснофлотцу.

По некоторым данным, после войны была обнаружена на грунте.

#### **99. «Щ-306» («Пикша»), подводная лодка**

Заложена 6.11.1933 г. в Ленинграде на заводе № 189 (Балтийский судостроительный завод), заводской № 250. Спущена на воду 1.08.1934 г. и 17.08.1935 г. вошла в состав Балтийского флота. Водоизмещение: надводное/подводное 609,9/706,4 т. Размеры: длина 58,8 м, ширина 6,2 м, осадка 4,3 м. Скорость хода надводная/подводная 10,7/5,5 узлов. Дальность плавания: над водой 9300 миль при 8,8 узлах, под водой 100 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: 2 дизеля по 685 л.с., 2 электромотора по 400 л.с. Вооружение: 4 носовых и 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата (10 торпед). Глубина погружения: до 90 метров. Экипаж 40 человек.

Начало Великой Отечественной войны встретила в составе Отдельного учебного дивизиона подводных лодок в Ораниенбауме. Совершила 2 боевых похода.

В свой второй боевой поход западнее острова Борнхольм «Щ-306» вышла 20 октября 1942 г в составе третьего эшелона подводных лодок КБФ. На переходе к Лавенсари конвой, куда кроме «Пикши» входила еще «Щ-406», подвергся атаке финских торпедных катеров, которая была отбита. Утром следующих суток подводные лодки вышли в точку погружения. Больше «Щ-306» никто не видел.

25 октября подводная лодка доложила о форсировании Финского залива. Вероятно, по пути на позицию южнее острова Утё «Пикша» атаковала германский конвой, но результата не добились. Вечером 31 октября на «Щ-306» была послана радиограмма о смене района патрулирования (подводной лодке предписывалось идти в Данцигскую бухту), но с подводной лодки ответа не последовало. На запрос командования от 5 ноября «Щ-306» также ответила молчанием. Вероятно, «Щ-306» погибла, подорвавшись на mine в районе Наргенской минной позиции 12—16 ноября 1942 г. Вместе с «Щ-306» погибли 39 моряков-подводников. По некоторым данным подводная лодка найдена на грунте в точке 60°11'20"N, 26°08'34"E и в 1970-х гг. обследована.

#### **100. «Щ-322», советская дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Серия X, проект Щ — «Щука». Входила в состав Балтийского флота. Водоизмещение надводное 592 т, водоизмещение подводное 715 т. Длина наибольшая (по КВЛ)

58,5 м, ширина корпуса наибольшая 6,2 м, средняя осадка 3,9 м. Вооружение: артиллерия — 2×45-мм орудия 21-К, 1000 выстрелов; торпедно-минное: носовые ТА — 4×533-мм, кормовые ТА — 2×533-мм. Боекомплект (торпед): 10. ПВО: 2 пулемета. Экипаж 37 человек.

Участвовала в Советско-финской войне, совершила 3 боевых похода. В ходе второго похода 10.12.1939 г. потопила немецкий пароход «Райнбек» (2804 брт).

В Великую Отечественную войну совершила 2 боевых похода. Погибла в ночь на 13 октября 1941 г., подорвавшись на mine западнее о. Осмуссаар.

В июне 2010 г. обнаружена на грунте экспедицией Морского музея Эстонии в районе северо-западнее Палдиски (Эстония) на глубине 96 м.

### **101. «Щ-408», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Серия Х-бис, проект Щ — «Щука». Заложена 23.04.1939 г. на заводе № 194 имени А. Марти в Ленинграде, спущена на воду 4.06.1940 г. и 10.09.1941 г. вступила в строй. Водоизмещение: надводное 590 т, подводное 705 т, длина наибольшая (по КВЛ) 58,8 м, ширина корпуса наибольшая 6,2 м, средняя осадка (по КВЛ) 4 м. Силовая установка: дизельный двигатель 38К8, 800 л.с. Вооружение: артиллерия — 2х45-мм орудия 21-К, 1000 выстрелов; торпедно-минное вооружение: носовые ТА 4×533-мм, кормовые ТА: 2×533-мм. Боекомплект: 10 торпед. ПВО: 2 пулемёта.

При выходе в свой первый боевой поход «Щ-408», преодолев Гогландский минный рубеж, 21-22 мая 1943 г. была обнаружена фашистским самолётом. Были вызваны фашистские корабли, которые начали преследование «Щ-408». Ночью 22 мая, когда запасы электроэнергии и воздуха были на пределе, лодка вынуждена была всплыть и дать радиограмму с просьбой о помощи. После всплытия «Щ-408» была атакована вражескими кораблями и вступила в неравный артиллерийский бой. Дав радиограмму, «Щ-408» снова погрузилась под воду. Посланные на помощь лодке советские самолёты не смогли пробиться и помочь «Щ-408».

В течение двух дней экипаж лодки продолжал бороться за жизнь, пытаясь починить вышедшие из строя механизмы, в условиях непрерывных атак глубинными бомбами со стороны немецких и финских кораблей. Рано утром 25 мая из-под воды перестали доноситься какие-либо звуки. Вместе с лодкой погибли 40 членов экипажа.

В мае 2016 г. российские дайверы-поисковики проекта «Поклон Кораблям Великой Победы — 2016», совместно с финской поисковой командой Subzone, нашли и идентифицировали «Щ-408».

О подробностях проведённой операции рассказал руководитель экспедиции Константин Богданов: «В праздничные майские дни команда проекта «Поклон Кораблям Великой Победы» вместе с нашими коллегами из Финляндии провели серию погружений для идентификации, изучения и видеосъёмки героической подводной лодки Щ-408. До сих пор был примерно известен лишь район гибели, но сейчас мы смогли точно выйти на корпус и провести под-

водные работы по абсолютной идентификации боевого советского подводного корабля. Это именно Щ-408, именно та лодка, которая приняла неравный бой возле эстонского острова Вайндло и с гордо поднятым боевым флагом ушла на дно, за что именуется «подводным Балтийским Варягом». Сейчас мы были на ней, на глубине 72 метра. Обе 45-мм пушки повернуты в сторону левого борта и находятся в боевом положении. На палубе лежат ящики со снарядами и, вероятно, личное оружие командира лодки Павла Семёновича Кузьмина во время боя — автомат ППШ. По уставу, во время ночного боя командир должен был находиться на мостике. Как установили военные историки, после 10 минут боя и переданной радиограммы о помощи, лодка совершила срочное погружение и 2 суток экипаж боролся за жизнь».

### **102. «Калев», торпедно-минная подводная лодка**

Заложена в мае 1935 г. на британской верфи «Виккерс-Армстронг», в городе Барроу (Barrow-in-Furness), графство Камбрия в Великобритании по заказу эстонского правительства. Головной корабль типа «Калев». Водоизмещение надводное 665 т, водоизмещение подводное 853,4 т. Длина наибольшая 59,5 м, ширина корпуса наибольшая 7,24 м. Силовая установка дизель-электрическая, двухвальная. 2 дизеля суммарной мощностью 1200 л.с., 2 электродвигателя суммарной мощностью 790 л.с., два винта. Вооружение: торпедно-минное — 4 носовых ТА 533-мм, 8 торпед, 20 мин. ПВО: автоматическое орудие «Бофорс» калибра 40 мм, пулемёт «Льюис».

Спущена на воду 7.07.1936 г. и после достройки передана Эстонии. Вошла в состав дивизиона подводных минных заградителей с базой в Таллине. 19.08.1940 г. на «Калеве» был поднят советский военно-морской флаг. Лодка была включена в состав Балтийского флота. В связи с этим на корабле произошло почти полное обновление экипажа. В начале 1941 г. лодка перебазировалась в Либаву и вошла в состав 3-го дивизиона первой бригады подводных лодок Балтийского флота.

С началом войны перешла в Виндаву, а затем в Кронштадт. Участвовала в минных постановках и заброске диверсионной группы в октябре 1941 г. в тыл врага. Во время этого похода пропала без вести. Послевоенные исследования и сопоставления фактов позволяют предположить, что «Калев» подрывался на mine и затонул к западу от острова Найсар 1 ноября 1941 г. Вместе с лодкой погиб 41 человек.

В июле 2010 г. было объявлено, что в Финском заливе на глубине 85 м неподалёку от эстонского мыса Юминда найдена подлодка, предположительно «Калев». Позднее эта информация не подтвердилась: погружение показало, что находка представляет собой обломки дирижабля

### **103. Л-2 «Сталинец», дизель-электрическая минно-торпедная подводная лодка**

Второй корабль серии II типа «Ленинец». Заложена 6.09.1929 г. на заводе № 189 в Ленинграде под именем «Марксист» и заводским № 196. Спущена на воду 21.05.1931 г.

В 1932 г. лодка получила имя «Сталинец», а 24.10.1933 г. вошла в состав КБФ. 15.09.1934 г. лодка получила обозначение «Л-2». В начале Великой Отечественной войны входила в состав 14 Дивизиона Учебной бригады ПЛ Балтийского флота.

12 ноября 1941 г. в 18.00 лодка вышла из Кронштадта на минную постановку в Данцигскую бухту в составе конвоя № 4, направлявшегося на о. Ханко. В ночь с 14 на 15 ноября лодка подорвалась на трёх донных минах заграждения «D.46», выставленного немецким заградителем «Кайзер», у о. Керии и затонула. Погиб весь экипаж, кроме моториста Василия Щербины, электрика Бойкова и старшины-радиста Николая Кваскова, успевших перейти на тонущий ЭМ «Суровый» и спасённых уже с него. Вместе с подлодкой погиб ее штурман, известный поэт Алексей Лебедев.

Остов субмарины был найден в 2006 г. сотрудниками Морского музея Эстонии под руководством В. Мяса в точке 59°46'N, 5°16'E, а в июне 2012 г. обследована финской экспедицией под руководством М. Иванова. Подлодка лежит на глубине 88 м; кормовая часть (на которую приходится район повреждений) полностью замыта грунтом, что не дает возможность дать полную характеристику полученных повреждений.

#### **104. «С-5», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Серия IX-бис С - «Средняя». Заложена 28.12.1935 г. на заводе № 189 в Ленинграде под стапельным № 278 и литерным обозначением «Н-5». Спущена на воду 16.05.1937 г., вступила в строй 27.11.1939 г. Водоизмещение надводное 837 т, водоизмещение подводное 1090 т. Длина наибольшая 77,7 м, ширина корпуса 6,4 м, средняя осадка (по КВЛ) 4 м. Силовая установка дизель-электрическая: 2 дизеля 1Д по 2000 л.с., 2 электродвигателя ПГ 72/35 по 550 л.с. АБ: 2 группы по 124 элемента типа С. Вооружение: артиллерия — 1×100/51 Б-24ПЛ; торпедно-минное — 6×533-мм ТА (4 в носу и 2 в корме), 12 торпед. ПВО: 1×45/46 полуавтомат 21-К.

Участвовала в Советско-финской и Великой Отечественной войнах.

Во время Таллинского прорыва в августе 1941 г. последней из подводных лодок покинула порт, шла в основной группе боевых кораблей. 28 августа в районе мыса Юминда подорвалась на mine и затонула. Из находившихся на лодке спаслись 9 человек, которых подняли из воды тральщики и катера.

В 2010—2011 гг. была найдена при прокладке газопровода «Северный поток», в 2012 г. обследована финскими дайверами.

#### **105. «Циклон», сторожевой корабль**

Один из первенцев советского военного кораблестроения. Проекта 2 (1 серии). Заложена 13.08.1927 г. на Северной судостроительной верфи. Спущен на воду 27.11.1929 г. и 3.07.1932 г. включен в состав Морских сил Балтийского моря. Водоизмещение полное 619—633 т. Размерения 71,5×7,4×2,9 м. ГЭУ котлотурбинная, двухвальная 6550 л.с. Скорость 21—23/14 узлов, дальность 930 миль. Вооружение: 2×1 102-мм (на части кораблей заменялись на 2×1 100-мм), 2×1 45-мм (в ходе войны заменялись на 37-мм автоматы),

3—5×12,7-мм пулеметов 1×3 450-мм торпедный аппарат, 2 бомбосбрасывателя, 2 бомбомета БМБ-1 (устанавливались в ходе войны), 20 мин КБ или 32 мины обр. 1926 г. Экипаж 114 человек.

Участвовал в Советско-финской войне 1939—1940 гг.

22 июня 1941 г. находился в Таллине и вошел в состав специального соединения «Восточная позиция», сформированного для постановки минных заграждений. При подготовке флота к переходу из Таллина в Кронштадт был включен в состав арьергарда. Погиб 29 августа 1941 г. от подрыва на mine в районе мыса Юминда.

#### **106. «Снег», сторожевой корабль**

Типа «Шторм». Заложен 27.04.1935 г. (завод № 190, Ленинград), спущен на воду 14.07.1936 г., вступил в строй 25.09.1938 г. и вошел в состав Морских сил Балтийского моря. Водоизмещение полное 619—633 т. Размерения 71,5×7,4×2,9 м. ГЭУ котлотурбинная, двухвальная 6550 л.с. Скорость 21—23/14 узлов, дальность 930 миль. Вооружение: 2×1 102-мм (на части кораблей заменялись на 2×1 100-мм), 2×1 45-мм (в ходе войны заменялись на 37-мм автоматы), 3 — 5×12,7-мм пулеметов 1×3 450-мм торпедный аппарат, 2 бомбосбрасывателя, 2 бомбомета БМБ-1 (устанавливались в ходе войны), 20 мин КБ или 32 мины обр. 1926 г. Экипаж 114 чел.

Участвовал в войне с Финляндией. В начале Великой Отечественной войны занимался постановкой минных заграждений в устье Финского залива (июнь 1941 г.), в Ирбенском проливе (июль 1941 г.), в Таллинском порту (28.08.1941 г.). При подготовке флота к переходу в Кронштадт включен в состав арьергарда. Утром 28 августа поставил мины при входе на Таллинский рейд. В 21.15 вышел из Таллина, вечером того же дня подобрал экипажи погибших на минах СКР «Циклон» и транспортов. 29 августа в 7.35 подвергся атаке самолетов противника. В 7.45, отразив атаку, коснулся носом плавающей мины (машины были застопорены). В результате взрыва носовая часть корабля была разрушена и провисла. Личный состав покинул СКР, который продолжал погружаться носом. В 8.30 корабль встал почти вертикально и затонул у мыса Юминда.

#### **107. СКР «Топаз», сторожевой корабль**

Серия ОХТ-1. Создан с учетом пограничной и сторожевой службы в мирное время. В конце 1940 г. вошел в состав погранохраны НКВД Прибалтийского округа и стал числиться ПСКР 3 ранга. В январе 1941 г. переименован в «Топаз». 22.06.1941 г. был передан в подчинение КБФ и вошел в состав отдельного дивизиона базовых СКР. 28 августа 1941 г. во время Таллинского перехода подорвался на mine у м. Юминда.

#### **108. МО-233, сторожевой катер**

Бывший финский катер А-31. Потоплен береговой артиллерией противника 28 августа 1941 г. во время Таллинского перехода советского флота в районе Таллина.



**109. ОР-7, сторожевой катер**

15.07.1941 г. принимал участие в успешной диверсионной операции на остров Мор-гонланд. 22 октября 1941 г. затоплен у острова Хийума.

**110. И-8, канонерская лодка**

Бывшая грунтовозная шаланда Балттехфлота Спецгидростроя НКВД. Построена в 1912—1913 гг. в Германии. Водоизмещение нормальное 425 т, водоизмещение полное 500 т, длина наибольшая 48,4 м, ширина наибольшая 10,1 м, осадка максимальная 3,5 м. Двигатель: 1 паровая машина компаунд общей мощностью 400 л.с., один винт. Экипаж 81 чел. Вооружение на ноябрь 1939 г.: 2 — 130/55-мм; 2 — 7,62-мм М-1.

7.11.1939 г. мобилизована, принята от НКВД, переоборудована в КЛ и включена в состав БФ. До 20.03.1940 г. — «Кронштадт».

20.03.1940 г. разоружена, возвращена Балттехфлоту и исключена из состава БФ. 9.07.1941 г. вновь мобилизована, переоборудована в КЛ и 26.07.1941 г. вошла в состав БФ. 28 августа 1941 г. при эвакуации Таллина следовала в составе конвоя и погибла на mine в районе м. Юминданина в Финском заливе.

**111. «Сууроп», минный заградитель**

Тип «Ристна». Бывший озерно-речной колесный пароход. Построен в 1906 г. в Англии. 21.05.1915 г. мобилизован, переоборудован в ТЩ и включен в состав БФ. В апреле 1918 г. захвачен в Гельсингфорсе белофиннами, позже передан Эстонии. В 1927 г. включен в качестве ЗМ в эстонский флот. 13.08.1940 г. после включения Эстонии в состав СССР вошел в состав БФ. Водоизмещение нормальное 500 т, водоизмещение полное 600 т. Длина 60,0 м, ширина 15,5 м, осадка 2,2 м. 1 паровая машина компаунд мощностью 750 л.с. Вооружение: 2 — 37-мм 70К. Мины обр. 1908 г. — 175 шт. Экипаж 51 чел. До 1922 г. — ТЩ-19, до 21.05.1915 г. — «Апостол Павел».

11 августа 1941 г. шел из Таллина в Моонзунд для действия на морских сообщениях противника в Рижском заливе. Подорвался на mine в районе Куйвасту и затонул.

**112. Т-201 «Заряд», базовый тральщик**

Типа «Фугас». Заложен 12.10.1933 г. (завод им. Жданова, Ленинград), заводской № 459. Спущен на воду 10.10.1934 г., вступил в строй 26.12.1936 г. и 28.02.1937 г. вошел в состав КБФ. Водоизмещение 476 т. Размерения 62×7,2×2,03 м (по другим данным — 62,9×7,2×2,39 м). ГЭУ дизельная двухвальная, 2800 л.с. Скорость 18/14 узлов, дальность 4100 миль. Вооружение: 1×100/56-мм, 1×45-мм, 21 мина обр. 1926 г., тралы Шульца и змейковый. Экипаж 52 чел.

Подорвался на mine 30.07.1941 (по другим данным — 3.08.1941) у маяка Ристна.

**113. Т-202 «Буй», базовый тральщик**

Типа «Фугас». Заложен 12.12.1933 г. (завод им. Жданова, Ленинград), заводской № 460. Спущен на воду 5.11.1934 г., вступил в строй 11.08.1938 г. и 13.08.1938 г. вошел



в состав КБФ. Водоизмещение 476 т. Размерения 62×7,2×2,03 м (по другим данным — 62,9×7,2×2,39 м). ГЭУ дизельная двухвальная, 2800 л.с. Скорость 18/14 узлов, дальность 4100 миль. Вооружение: 1×100/56-мм, 1×45-мм, 21 мина обр. 1926 г., тралы Шульца и змейковый. Экипаж 52 чел.

Погиб 15 августа 1941 г. от подрыва на mine у м. Юминда (Эстония).

#### **114. Т-203 «Патрон», базовый тральщик**

Типа «Фугас». Заложен 28.12.1933 г. (завод им. Жданова, Ленинград), заводской № 461. Спущен на воду 30.09.1934 г., вступил в строй 4.07.1938 г. и вошел в состав КБФ. Водоизмещение 476 т. Размерения 62×7,2×2,03 м (по другим данным — 62,9×7,2×2,39 м). ГЭУ дизельная двухвальная, 2800 л.с. Скорость 18/14 узлов, дальность 4100 миль. Вооружение: 1×100/56-мм, 1×45-мм, 21 мина обр. 1926 г., тралы Шульца и змейковый. Экипаж 52 чел.

Обеспечивал перебазирование флота из Таллина в Кронштадт 28.08—29.08.1941 г. Погиб 25 октября 10.1941 г. от подрыва на mine в районе о. Кери (Эстония).

#### **115. Т-206 «Верп», базовый тральщик**

Типа «Фугас». Заложен 12.10.1937 г. (Усть-Ижорская верфь), заводской № 15. Спущен на воду 17.07.1938 г., вступил в строй 17.06.1939 г. и вошел в состав КБФ. Водоизмещение 476 т. Размерения 62×7,2×2,03 м (по другим данным — 62,9×7,2×2,39 м). ГЭУ дизельная двухвальная, 2800 л.с. Скорость 18/14 узлов, дальность 4100 миль. Вооружение: 1×100/56-мм, 1×45-мм, 21 мина обр. 1926 г., тралы Шульца и змейковый. Экипаж 52 чел.

Обеспечивал перебазирование флота из Таллина в Кронштадт 28.08—29.08.1941 гг., эвакуацию гарнизона Ханко. Погиб 14 ноября 1941 г. от подрыва на mine у о. Кери (Эстония).

#### **116. Т-208 «Шкив», базовый тральщик**

Типа «Фугас». Заложен 18.11.1937 г. (Усть-Ижорская верфь), заводской № 17. Спущен на воду 31.10.1938 г., достроен на заводе «Судомех» (заводской № 129), вступил в строй 12.10.1939 г. и вошел в состав КБФ. Водоизмещение 476 т. Размерения 62×7,2×2,03 м (по другим данным — 62,9×7,2×2,39 м). ГЭУ дизельная двухвальная 2800 л.с. Скорость 18/14 узлов, дальность 4100 миль. Вооружение: 1×100/56-мм, 1×45-мм, 21 мина обр. 1926 г., тралы Шульца и змейковый. Экипаж 52 чел.

Погиб 24.06.1941 г. от подрыва на mine в районе банки Глотова северного входа в пролив Муху-вьяйн (Эстония).

#### **117. Т-209 «Кнехт», базовый тральщик**

Типа «Фугас». Заложен 16.06.1938 г. (Усть-Ижорская верфь), заводской № 18. Спущен на воду 17.08.1939 г., вступил в строй 3.06.1940 г. и 30.06.1940 г. вошел в состав КБФ. Водоизмещение 476 т. Размерения 62×7,2×2,03 м (по другим данным — 62,9×7,2×2,39 м). ГЭУ дизельная двухвальная 2800 л.с. Скорость 18/14 узлов, дальность 4100 миль.

Вооружение: 1×100/56-мм, 1×45-мм, 21 мина обр. 1926 г., тралы Шульца и змейковый. Экипаж 52 чел.

Погиб 24.08.1941 г. от подрыва на mine у о. Кери (по другим данным — у м. Юминда, Эстония).

#### **118. Т-212 «Штаг», базовый тральщик**

Типа «Фугас». Заложен 6.11.1938 г. (Усть—Ижорская верфь), заводской № 21. Спущен на воду 2.12.1939 г., вступил в строй 26.07.1940 г. и вошел в состав КБФ. Водоизмещение 476 т. Размещения 62×7,2×2,03 м (по другим данным — 62,9×7,2×2,39 м). ГЭУ дизельная двухвальная 2800 л.с. Скорость 18/14 узлов, дальность 4100 миль. Вооружение: 1×100/56-мм, 1×45-мм, 21 мина обр. 1926 г., тралы Шульца и змейковый. Экипаж 52 чел.

Погиб 3.08.1941 г. от подрыва на mine в западной части пр. Соэлавяйн (Эстония).

#### **119. Т-213 «Крамбол», базовый тральщик**

Типа «Фугас». Заложен 26.08.1938 г. (Петрозавод, Ленинград), спущен на воду 30.01.1939 г., вступил в строй 30.11.1939 г. и вошел в состав КБФ. Водоизмещение 476 т. Размещения 62×7,2×2,03 м (по другим данным — 62,9×7,2×2,39 м). ГЭУ дизельная двухвальная 2800 л.с. Скорость 18/14 узлов, дальность 4100 миль. Вооружение: 1×100/56-мм, 1×45-мм, 21 мина обр. 1926 г., тралы Шульца и змейковый. Экипаж 52 чел.

Погиб 11.08.1941 г. от подрыва на mine у м. Юминда (Эстония) в точке с координатами 59°46'8"N, 25°17'2"E.

#### **120. Т-214 «Бугель», базовый тральщик**

Типа «Фугас». Заложен 26.08.1938 г. на заводе № 370 в Ленинграде, спущен 31.01.1939 г., вступил в строй 29.06.1940 г. и вошел в состав КБФ. Водоизмещение 476 т. Размещения 62×7,2×2,03 м (по другим данным — 62,9×7,2×2,39 м). ГЭУ дизельная двухвальная, 2800 л.с. Скорость 18/14 узлов, дальность 4100 миль. Вооружение: 1×100/56-мм, 1×45-мм, 21 мина обр. 1926 г., тралы Шульца и змейковый. Экипаж 52 чел.

Погиб 24.08.1941 г. от подрыва на mine у о. Кери (Эстония).

#### **121. Т-216, базовый тральщик**

Типа «Фугас». Заложен 17.09.1939 г. (Усть—Ижорская верфь), спущен на воду 30.04.1940 г., вступил в строй 24.12.1940 г. и вошел в состав КБФ. Водоизмещение 476 т. Размещения 62×7,2×2,03 м (по другим данным — 62,9×7,2×2,39 м). ГЭУ дизельная двухвальная, 2800 л.с. Скорость 18/14 узлов, дальность 4100 миль. Вооружение: 1×100/56-мм, 1×45-мм, 21 мина обр. 1926 г., тралы Шульца и змейковый. Экипаж 52 чел.

Погиб 6.07.1941 г. от подрыва на mine в районе маяка Тахкуна (Эстония) в точке с координатами 59°09'5"N, 22°37'5"E.

**122. 5М1 «Скат», вспомогательный катер-тральщик**

Бывший мотобот. Мобилизован 3.08.1941 г., переоборудован в катер-тральщик и 12.08.1941 г. вошел в состав КБФ. Разбит штормом 9.08.1941 г. в Нарвском заливе около острова Пыхья-Ухти (Эстония).

**123. 5М2 «Смелый», вспомогательный катер-тральщик**

Бывший мотобот. Мобилизован 3.08.1941 г., переоборудован в катер-тральщик и вошел в состав КБФ. Погиб 9.08.1941 г. во время шторма в Нарвском заливе у острова Пыхья-Ухти (Эстония).

**124. Т-33 «Коралл», тральщик спецпостройки**

Бывший германский тральщик “М-59”. Заложен в 1917 г., спущен 30.10.1917 г., вступил в строй 30.11.1917 г. 2.08.1922 г. куплен Литвой и получил название «Президентас Сметона» (“Prezidentas Smetona”). Водоизмещение 600 т. Размерения 62×7×2,8 м. ПМ 900 л.с. Использовался в качестве сторожевого корабля и президентской яхты. С 15.06.1940 г. (по другим данным 22.06.1940 г.) «Пирмунас» (“Pirmūnas”). После вхождения Литвы в СССР включен в состав БОПС МПО НКВД в качестве сторожевого корабля. 22.06.1941 г. вошел в оперативное подчинение Краснознаменного Балтийского Флота. 19.08.1941 г. переклассифицирован в тральщик и организационно вошел в состав КБФ. 7.09.1941 г. переклассифицирован в сторожевой корабль с возвращением наименования «Коралл». Участвовал в эвакуации гарнизона Ханко в ноябре-декабре 1941 г. 25.11.1943 г. снова переклассифицирован в тральщик, с 29.08.1944 г. получил обозначение «Т-33». 5.06.1944 г. переоборудован в электромагнитный тральщик.

Погиб 11.01.1945 г. у о. Аэгна в точке с координатами 59<sup>0</sup>45'N, 24<sup>0</sup>47'E от подрыв на mine (по другой версии — потоплен германской подводной лодкой “U-745”). С ним погибли 29 человек.

**125. № 76, тральщик**

Бывшее гидрографическое судно КБФ. Построен в 1937—1938 гг. В конце июня 1941 г. вооружен, переклассифицирован в тральщик и включен в боевой состав. Водоизмещение 488 (по другим данным 377) т. Размерения 40,8×7,6×2,4 м. ГЭУ котломашинная, 425 л.с. Вооружение: 1×45-мм, 2×7,62-мм пулемета, тралы Шульца и змейковый. Экипаж 33 чел. До 25.07.1941 г. — «Вал».

Погиб 8.08.1941 г. от близкого разрыва авиабомбы в районе мыса Сырве (по другим данным — 11.08.1941 г. от подрыва на mine в Ирбенском проливе).

**126. ТЩ № 41, вспомогательный тральщик**

Бывший буксир «Ленводпуть-12». 13 августа 1941 г. потоплен артиллерийским огнем немецкого ТКА севернее мыса Юминда-Нина.

**127. ТЩ № 42, вспомогательный тральщик**

Бывший буксир «Ленводпуть-13». Подорвался на mine 28 августа 1941 г. у м. Юминда.

**128. ТЩ № 80, вспомогательный тральщик**

Бывший буксир № 21. Потоплен артиллерийским огнем немецкого ТКА 19 августа 1941 г. в районе Зюдеганг (Моонзунд).

**129. ТЩ № 81, вспомогательный тральщик**

Бывший буксир № 22. Потоплен немецкой авиацией 16 сентября 1941 г. северо—западнее Палдиски.

**130. ТЩ № 35, вспомогательный тральщик**

Бывший буксир «Менжинский». Подорвался на mine 21 ноября 1941 г. восточнее Ханко.

**131. ТЩ № 51, вспомогательный тральщик**

Построен в 1914 г. и в качестве штабной яхты коменданта вошел в состав плавсредств Кронштадской крепости. 15.01.1918 г. принят от Военного ведомства и включен в состав БФ. 9.04.1921 г. переклассифицирован в ТЩ. С 17.10.1923 г. по 6.11.1924 г. относится к классу ПС. До 25.07.1941 г. — «Змей», до 12.06.1921 г. — «Зарница».

30 июля 1941 г. был направлен в район встречи подводных лодок, возвращавшихся с позиций. На переходе в проливе Созло-Вяйн у маяка Ристна, в точке с координатами 58°41'5"N, 22°27'E подорвался на mine и затонул.

**132. ТЩ № 56, вспомогательный тральщик**

Бывший ледовый буксир «Барометр». Подорвался на mine 28.08.1941 г. у мыса Юминда.

**133. ТЩ № 71, вспомогательный тральщик**

Бывшее опытовое судно Остехбюро НКОП. Построено в 1938 г. 23.03.1939 г. принято от НКОП и в качестве опытового судна включено в состав плавсредств НИМТИ ВМФ. 20.03.1940 г. вооружено, переклассифицировано в ТЩ и включено в боевой состав БФ. До 25.07.1941 г. — «Краб».

28 августа 1941 г. при эвакуации Таллина на переходе в Кронштадт в районе м. Юминда подорвался на mine и затонул.

**135. № 15, катер-тральщик**

Типа «Р». Бывший учебный катер отряда плавсредств ВВМУ им. Фрунзе. Построен в 1936—1937 гг. 10.10.1939 г. включен в состав КБФ в качестве сторожевого катера. Водоизмещение 26 т. Размеры 20,8×3,3×1 м. Двигатель 136 л.с. Скорость 9,3/7 узлов, дальность 800 миль. Вооружение: 1 — 2×7,62-мм пулемета, тралы облегченный трал Шульца и катерный. Экипаж 12 чел. До 10.10.1939 г. — «МУ-46», до 28.04.1940 г. — СКА № 425, до 10.12.1940 г. — СКА № 323, до 25.07.1941 г. — «МУ—46», до 11.09.1941 г. — № 906.



Участвовал в Советско-финской войне. 10.12.1940 г. разоружен и возвращен Управлению военно-морских учебных заведений. 25.07.1941 г. переоборудован и переклассифицирован в катер-тральщик и снова включен в состав КБФ. Погиб 4 августа 1944 г. от подрыва на mine у Усть-Нарвы.

#### **136. КТ-680, катер-тральщик**

Типа «КМ-4». Построен в 1944 г. и 21.10.1944 г. вошел в состав КБФ. Водоизмещение 12 т. Размеры 19,3×3,4×0,8 м. ДВС, 126 л.с. Вооружение: 1×7,62-мм пулемет, катерный трал. Экипаж 10 чел.

Погиб 16 ноября 1944 г. в результате аварии в районе Таллина.

#### **137. № 407, катер-тральщик**

Типа «КМ-2». Бывший развездной катер № 407 плавсредств соединений КБФ. 1.10.1943 г. переоборудован и переклассифицирован в катер-тральщик и вошел в боевой состав КБФ. Водоизмещение 7 т. Размеры 13,8×3,1×0,8 м. Двигатель 63 л.с. Вооружение: 1×7,62-мм пулемет, катерный трал, дымаппаратура.

Подорвался на mine 27 сентября 1944 г. у мыса Юминда.

#### **138. № 1304, катер-тральщик**

Типа «КМ-2». Водоизмещение 7 т. Размеры 13,8×3,1×0,8 м. Двигатель 63 л.с. Вооружение: 1×7,62-мм пулемет, катерный трал, дымаппаратура. Бывший пограничный сторожевой катер 2-го БОПС МПО НКВД. 22.06.1941 г. вошел в оперативное подчинение, а 25.07.1941 г. — в состав КБФ.

Потоплен 16 сентября 1941 г. германской авиацией у северной оконечности о. Эзель (Сааремаа).

#### **139. № 1306, катер-тральщик**

Типа «КМ-2». Водоизмещение 7 т. Размеры 13,8×3,1×0,8 м. Двигатель 63 л.с. Вооружение: 1×7,62-мм пулемет, катерный трал, дымаппаратура. Бывший пограничный сторожевой катер 2-го БОПС МПО НКВД. 22.06.1941 г. вошел в оперативное подчинение, а 25.07.1941 г. — в состав КБФ. До 25.07.1941 г. — «К-277».

Потоплен 16 сентября 1941 г. германской авиацией у северной оконечности о. Эзель (Сааремаа).

#### **140. №1307, катер-тральщик**

Типа «КМ-2». Водоизмещение 7 т. Размеры 13,8×3,1×0,8 м. Двигатель 63 л.с. Вооружение: 1×7,62-мм пулемет, катерный трал, дымаппаратура. Бывший пограничный сторожевой катер 2-го БОПС МПО НКВД. 22.06.1941 г. вошел в оперативное подчинение, а 25.07.1941 г. — в состав КБФ. До 25.07.1941 г. — «К-278».

**147. ТК-26, торпедный катер**

Типа «Д—3». Заложен в 1942 г., спущен весной 1943 г., вступил в строй 12.06.1943 г. и 4.07.1943 г. включен в состав КБФ. До 14.04.1944 г. — № 26.

Подорвался на mine 28 сентября 1944 г. в Нарвском заливе в точке с координатами 59°32'7"N, 27°38'E.

**148. № 106, торпедный катер**

Типа «Д—3». Заложен в 1939 г., спущен в 1941 г., вступил в строй 28.06.1943 г. и 4.07.1943 г. включен в состав КБФ. Водоизмещение 36,2 т. Размерения 22,2×4,04×1,8 м. 3 бензиновых ДВС, 2400 л.с. Вооружение: 2×533-мм торпедных аппарата бортового сбрасывания, 1—2×20-мм, 2×12,7-мм пулемета, 4 глубинных бомбы «Б-1», 8 глубинных бомб «М-1».

2 ноября 1943 г. потоплен артиллерийским огнем германского тральщика в районе банки Неугрунд в точке с координатами 59°38'1"N, 27°20'E.

**149. № 146 «Осводец», торпедный катер**

Типа «Д-3». Заложен в 1939 г., спущен в 1941 г., вступил в строй 28.08.1943 г. и 16.09.1943 г. включен в состав КБФ. Размерения 22,2×4,04×1,8 м. 3 бензиновых ДВС, 2400 л.с. Вооружение: 2×533-мм торпедных аппарата бортового сбрасывания, 1—2×20-мм, 2×12,7-мм пулемета, 4 глубинных бомбы «Б-1», 8 глубинных бомб «М-1». Корпус деревянный.

2 ноября 1943 г. потоплен артиллерийским огнем германского тральщика в районене банки Неугрун в точке с координатами 59°38'1"N, 27°19'8"E.

**150. ТКА № 164, торпедный катер**

Типа «СМ-4». Торпедный катер в стальном корпусе. Заложен в 1939 г., спущен в 1940 г., вступил в строй в июле 1941 г. и 14.08.1941 г. вошел в состав КБФ. Разрабатывался с целью получить больший радиус действия, лучшую мореходность и повышенную коррозионную устойчивость корпуса по сравнению с катером «Г-5», даже ценой снижения скорости. Серийно не строился. Водоизмещение 42 т. Размерения 22×4,1×1,8 м. 4 бензиновых двигателя 4000 л.с. Скорость 30 узлов. Вооружение: 3×12,7-мм пулемета. Экипаж 9 чел. С 28.09.1941 г. — № 164, с 26.06.1942 г. по 11.08.1943 г. — МО № 164, с 14.04.1944 — «ТК-164».

Участвовал в боевых действиях в качестве минного заградителя и малого охотника, а 11.08.1943 г. возвращен в класс торпедных катеров.

8 ноября 1944 (по другим данным — 11.11.1944 г.) подорвался на неконтактной mine и затонул на подходе к Таллину.

**152. ТК-166, торпедный катер**

Типа «Д-3». Построен в 1943 г., вступил в строй 1.08.1943 г. и 20.08.1943 г. включен в состав КБФ. До 14.04.1944 г. — № 166.

Погиб 27 марта 1945 г. от артиллерийского огня германского торпедного катера «S-64» в районе Мемеля (Клайпеда) в точке с координатами 55°55'N, 19°56'E. Загорелся и взорвался.

#### **153. ТКА № 71, торпедный катер**

Типа «Г-5». Водоизмещение 15 т. Размещения 19,07×3,33×1,24 м. 2 бензиновых ДВС, 1700 л.с. Вооружение: 1×82-мм РПУ «М-8-М», 2×12,7-мм пулемета «ДШК». Экипаж 8 чел.

22 июля 1941 г. сопровождал буксир (по другим сведениям ледокол) «Лачплесис» от Эзеля в Палдиски. В Рижском заливе южнее острова Абрук был атакован четырьмя ТКА немцев. Загорелся, взорвался и погиб со всем экипажем.

#### **154. ТКА № 74, торпедный катер**

Типа «Г-5». Водоизмещение 15 т. Размещения 19,07×3,33×1,24 м. 2 бензиновых ДВС, 1700 л.с. Вооружение: 1×82мм РПУ «М-8-М», 2×12,7-мм пулемета ДШК. Экипаж 8 чел. До 7.09.1941 г. — № 17.

17 сентября 1941 г. при отходе советских войск затоплен экипажем в бухте Кейгусте острова Эзель в связи с тем, что не успел закончить ремонт повреждений, полученных от авиации противника.

#### **155. ТКА № 24, торпедный катер**

Типа «Г-5». Водоизмещение 15 т. Размещения 19,07×3,33×1,24 м. 2 бензиновых ДВС, 1700 л.с. Вооружение: 1×82-мм РПУ «М-8-М», 2×12,7-мм пулемета «ШК. Экипаж 8 чел. До 7.09.1941 — № 83.

27 сентября 1941 г. во время атаки немецкого крейсера «Лейпциг» в бухте Лыу (остров Эзель) затонул от попадания снаряда. Экипаж спасен.

#### **156. ТКА № 34, торпедный катер**

Типа «Г-5». Водоизмещение 15 т. Размещения 19,07×3,33×1,24 м. 2 бензиновых ДВС, 1700 л.с. Вооружение: 1×82-мм РПУ «М-8-М», 2×12,7-мм пулемета ДШК. Экипаж 8 чел. До 7.09.1941 — № 93.

17 сентября 1941 г. при отходе советских войск затоплен экипажем в бухте Кейгусте острова Эзель в связи с тем, что не успел закончить ремонт повреждений, полученных от авиации противника.

#### **157. № 103, торпедный катер**

Типа «Г-5». Заложен 10.09.1938 г., спущен весной 1939 г., вступил в строй 31.05.1939 г. и 21.06.1939 г. вошел в состав КБФ. Водоизмещение 15 т. Размещения 19,07×3,33×1,24 м. 2 бензиновых ДВС, 1700 л.с. Вооружение: 1×82-мм РПУ «М-8-М», 2×12,7-мм пулемета

ДШК. Экипаж 8 чел. Участвовал в обороне Рижского залива и Моонзундских о-вов, перебазировании флота из Таллина в Кронштадт.

Погиб 28 августа 1941 г. от подрыва на mine в районе м. Юминда (по другим данным — в районе о. Прангли). Существует версия, что катер был потоплен советскими кораблями (лидер «Минск», эсминцы «Скорый» и «Славный»), принявших ночью группу своих катеров за катера противника.

#### **158. ТК-681, торпедный катер**

Потоплен немецкой авиацией 23 ноября 1944 г. в районе Палдиски.

#### **159. СК-510, малый охотник за подводными лодками**

Типа «БМО», проект 194. Заложен в начале 1943 г., спущен весной 1943 г., вступил в строй 18.09.1943 г. и 15.10.1943 г. вошел в состав КБФ. Водоизмещение 52,6 т. Размеры 24,8×4,2×1,6 м. 2 бензиновых ДВС, «Паккард» 2400 л.с., 1 ДВС, экономического хода, 68 л.с. Бронирование: борт 10 мм, палуба 8 мм, рубка 8—12 мм. Вооружение: 1×37-мм, (2×2 + 1×1) ×12,7-мм пулемета, 16 больших глубинных бомб или 10 мин. Экипаж 22 чел. Участвовал в высадке десанта в Мерекюля 14.02.1944 г., в этот же день потоплен береговой артиллерией противника у Мерекюля.

#### **160. К-511, малый охотник за подводными лодками**

Типа «БМО», проект 194. Заложен в начале 1943 г., спущен весной 1943 г., вступил в строй 28.09.1943 г. и 15.10.1943 г. вошел в состав КБФ. Водоизмещение 52,6 т. Размеры 24,8×4,2×1,6 м. 2 бензиновых ДВС, «Паккард», 2400 л.с., 1 ДВС, экономического хода, 68 л.с. Бронирование: борт 10 мм, палуба 8 мм, рубка 8—12 мм. Вооружение: 1×37-мм, (2×2 + 1×1) ×12,7-мм пулемета, 16 больших глубинных бомб или 10 мин. Экипаж 22 чел. Участвовал в высадке десанта в Мерекюля 14.02.1944 г., в этот же день потоплен береговой артиллерией противника у Мерекюля.

#### **161. СК-527 «Тамбовский Осоавиахимовец», малый охотник за подводными лодками**

Типа «БМО», проект 194. Заложен в январе 1944 г., спущен весной 1944 г., вступил в строй 31.07.1944 г. и вошел в состав КБФ. Водоизмещение 52,6 т. Размеры 24,8×4,2×1,6 м. 2 бензиновых ДВС, «Паккард» 2400 л.с., 1 ДВС, экономического хода, 68 л.с. Бронирование: борт 10 мм, палуба 8 мм, рубка 8—12 мм. Вооружение: 1×37—мм, (2×2 + 1×1)×12,7-мм пулемета, 16 больших глубинных бомб или 10 мин. Экипаж 22 чел.

Потоплен 17 октября 1944 г. торпедой германской подводной лодки “U—1165” у о. Нарген (по другой версии погиб 22.09.1944 г. от подрыва на mine в Нарвском заливе).

#### **162. МО-594, малый охотник за подводными лодками**

Типа «Д-3». Построен в 1943—1944 гг. на заводе № 5 НКВД. Вступил в строй 30.09.1944 г. и 28.11.1944 г. вошел в состав БФ. Водоизмещение нормальное 40,2 т, дли-

на 22,1 м, ширина 3,7 м, осадка 1,7 м. 3 главных мотора Паккард W-8 общей мощностью 3600 л.с., 2 мотора экономиче­ского хода «Кармингтон» общей мощностью 170 л.с. Винтов 3. Вооружение: 1×37-мм 70К; 2×12,7-мм Кольт. Торпедного вооружения нет. Бомбовое вооружение: 8 больших глубинных бомб Б-1, 16 малых глубинных бомб М-1. Экипаж 20 чел.

24 декабря 1944 г. во время поиска подводной лодки в районе маяка Пакри был атакован торпедой и затонул.

### **163. СКА № 62, малый морской охотник**

Типа «Д-3». Заводской № 49. Построен в 1942—1943 гг. на заводе № 5 НКВД, вступил в строй 27.05.1943 г. и 30.07.1943 г. вошел в состав БФ. Водоизмещение нормальное 40,2 т, длина 22,1 м, ширина 3,7 м, осадка 1,7 м. 3 главных мотора Паккард W-8 общей мощностью 3600 л.с., 2 мотора экономиче­ского хода «Кармингтон» общей мощностью 170 л.с. Винтов 3. Вооружение: 1×37-мм 70К; 2×12,7-мм Кольт. Торпедного вооружения нет. Бомбовое вооружение: 8 больших глубинных бомб Б-1, 16 малых глубинных бомб М-1. Экипаж 20 чел. С 6.10.1944 г. — СК-62.

Потоплен торпедой с ПЛ противника 18 ноября 1944 г в районе маяка Пакри.

### **164. МО № 311, малый охотник за подводными лодками**

Типа «МО-4». Заложен в начале 1941 г., спущен весной 1941 г., вступил в строй 25.08.1941 г. и 7.09.1941 г. включен в состав КБФ. Некоторое время, под командованием лейтенанта П.М. Бубнова находился в оперативном подчинении командира Охраны водного района ВМБ Ханко. Водоизмещение 56 т. Размерения 26,9×4,02×1,48 м. 3 бензиновых ДВС, 2250 л.с. Вооружение: 2×45-мм, 2×12,7-мм пулемета, 2 бомбосбрасывателя, 8 больших или 20 малых глубинных бомб, 4 мины типа «Р-1» или обр. 1928 г. или 2 мины обр. 1926 г. Экипаж 22 чел.

Тяжело поврежден 12.10.1941 г. при подрыве на mine на переходе Ханко — Кронштадт у мыса Мохни (Экхольм) и 13 ноября 1941 г. затоплен экипажем в связи с невозможностью буксировки.

### **165. ПК-216, малый охотник за подводными лодками**

Типа «МО-2». Построен в 1935—1936 гг. и включен в состав 2-го БОПС МПО НКВД Прибалтийского погранокруга. С 25.07.1941 г. — МО № 405. Водоизмещение 50 т. Размерения 26,2×3,85×1,5 м. 3 бензиновых ДВС, 2250 л.с. Вооружение: 2×45-мм, 2×12,7-мм пулемета, 2 бомбосбрасывателя, 8 глубинных бомб «Б-1», 2 глубинные бомбы «М-1», 4 мины. Экипаж 21 чел. 22.06.1941 г. вошел в оперативное подчинение, а 25.07.1941 г. организационно включен в состав КБФ.

Потоплен 16 сентября 1941 г. германской авиацией севернее о. Эзель.

### **166. ПК-229, малый охотник за подводными лодками**

Типа «МО-2». Построен в 1935—1936 гг. и включен в состав 2-го БОПС МПО НКВД Прибалтийского погранокруга. С 25.07.1941 г. — МО № 410. Водоизмещение



50 т. Размерения 26,2×3,85×1,5 м. 3 бензиновых ДВС, 2250 л.с. Вооружение: 2×45-мм, 2×12,7-мм пулемета, 2 бомбосбрасывателя, 8 глубинных бомб «Б-1», 2 глубинные бомбы «М-1», 4 мины. Экипаж 21 чел. 22.06.1941 г. вошел в оперативное подчинение, а 25.07.1941 г. организационно включен в состав КБФ.

Погиб 8 августа 1941 г. в б. Хара-Лахт (бухта Локса, Эстония) от взрыва собственных глубинных бомб, сдетонировавших от близких разрывов авиабомб противника.

#### **167. ПК-236, малый охотник за подводными лодками**

Типа «МО-2». Построен в 1938—1940 гг. и включен в состав 3 отдельного дивизиона катеров морской пограничной охраны на острове Ханко Отдельного отряда береговой охраны МПО НКВД Прибалтийского погранокруга. С 25.07.1941 г. — МО № 304. Водоизмещение 50 т. Размерения 26,2×3,85×1,5 м. 3 бензиновых ДВС, 2250 л.с. Вооружение: 2×45-мм, 2×12,7-мм пулемета, 2 бомбосбрасывателя, 8 глубинных бомб «Б-1», 2 глубинные бомбы «М-1», 4 мины. Экипаж 21 чел. 22.06.1941 г. вошел в оперативное подчинение, а 25.07.1941 г. организационно включен в состав КБФ.

Погиб 6 ноября 1941 г. предположительно в результате атаки авиации противника в районе о. Осмуссар.

#### **168. ПК-214, малый охотник за подводными лодками**

Типа «МО-4». Построен в 1940 г. и включен в состав 2-го БОПС МПО НКВД Прибалтийского погранокруга. С 25.07.1941 г. — МО № 403, с 7.09.1941 г. — МО № 410. Водоизмещение 56 т. Размерения 26,9×4,02×1,48 м. 3 бензиновых ДВС, 2250 л.с. Вооружение: 2×45-мм, 2×12,7-мм пулемета, 2 бомбосбрасывателя, 8 больших или 20 малых глубинных бомб, 4 мины типа «Р-1» или обр. 1928 г. или 2 мины обр. 1926 г. Экипаж 22 чел. 22.06.1941 г. вошел в оперативное подчинение, а 25.07.1941 г. организационно включен в состав КБФ. Участвовал в обороне Лиепаи и Моонзундских о-вов, в перебазировании флота из Таллина в Кронштадт 28—29.08.1941 г. С 27.06.1943 г. использовался в качестве плавсредства.

Погиб 22 ноября 1944 г. (по другим данным — 21.11.1944 г.) от подрыва на неконтактной мине в районе Таллина.

#### **169. ПК-215, малый охотник за подводными лодками**

Типа «МО-4». Построен в 1938—1940 гг. и включен в состав 2-го БОПС МПО НКВД Прибалтийского погранокруга. 22.06.1941 г. вошел в оперативное подчинение, а 25.07.1941 г. организационно включен в состав КБФ. С 25.07.1941 г. — МО № 404. Водоизмещение 56 т. Размерения 26,9×4,02×1,48 м. 3 бензиновых ДВС, 2250 л.с. Вооружение: 2×45-мм, 2×12,7-мм пулемета, 2 бомбосбрасывателя, 8 больших или 20 малых глубинных бомб, 4 мины типа «Р-1» или обр. 1928 г. или 2 мины обр. 1926 г. Экипаж 22 чел. Участвовал в защите Лиепаи и Моонзундских о-вов.

Погиб 5-6 сентября 1941 г. от артиллерийского огня противника в Куйвасту.

**170. ПК-218, малый охотник за подводными лодками**

Типа «МО-4». Построен в 1938—1940 гг. и включен в состав 2-го БОПС МПО НКВД Прибалтийского погранокруга. 22.06.1941 г. вошел в оперативное подчинение, а 25.07.1941 г. организационно включен в состав КБФ. С 25.07.1941 г. — МО № 407. Водоизмещение 56 т. Размерения 26,9×4,02×1,48 м. 3 бензиновых ДВС, 2250 л.с. Вооружение: 2×45-мм, 2×12,7-мм пулемета, 2 бомбосбрасывателя, 8 больших или 20 малых глубинных бомб, 4 мины типа «Р-1» или обр. 1928 г. или 2 мины обр. 1926 г. Экипаж 22 чел. Участвовал в защите Лиепай и Моонзундских о-вов.

Погиб 6 сентября 1941 г. от артиллерийского огня противника в Куйвасту.

**171. МО №143, малый охотник за подводными лодками**

Типа «МО-4». Построен в 1940 г., вступил в строй 27.10.1940 г. и 4.02.1941 г. включен в состав КБФ. Водоизмещение 56 т. Размерения 26,9×4,02×1,48 м. 3 бензиновых ДВС, 2250 л.с. Вооружение: 2×45-мм, 2×12,7-мм пулемета, 2 бомбосбрасывателя, 8 больших или 20 малых глубинных бомб, 4 мины типа «Р-1» или обр. 1928 г. или 2 мины обр. 1926 г. Экипаж 22 чел.

Погиб 30.06.1941 г. от подрыва на mine у северо-восточной части о. Мохни. По данным некоторых источников, мины были поставлены финской подводной лодкой «Ику-Турсо» или «Весихииси».

**172. ПК-203, малый охотник за подводными лодками**

Типа «МО-4». Построен в 1940 г. и включен в состав 2-го БОПС МПО НКВД Прибалтийского погранокруга. 22.06.1941 г. вошел в оперативное подчинение, а 25.07.1941 г. организационно включен в состав КБФ. С 25.07.1941 г. — МО № 203, с 22.08.1941 г. — МО №109. Водоизмещение 56 т. Размерения 26,9×4,02×1,48 м. 3 бензиновых ДВС, 2250 л.с. Вооружение: 2×45-мм, 2×12,7-мм пулемета, 2 бомбосбрасывателя, 8 больших или 20 малых глубинных бомб, 4 мины типа «Р-1» или обр. 1928 г. или 2 мины обр. 1926 г. Экипаж 22 чел.

Погиб 29 августа 1941 г. от подрыва на mine в районе м. Юминда.

**173. «Вест», гидрографическое судно**

Заложено 20.12.1935 г. (завод «Судомех», Ленинград), спущено 8.10.1936 г., сдано заказчику 1.05.1937 г. и вошло в состав КБФ. Водоизмещение 850 т. Размерения 57×9,3×3,6 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 600 л.с. Вооружение: 2×76 мм, 4×45-мм, 2×12,7-мм пулемета. Экипаж 46 чел.

Погибло 23 июня 1941 г. от подрыва на mine у банки Нордвйин в точке с координатами 55°08'N, 23°02'E.

**174. «Норд», гидрографическое судно**

Заложено 6.11.1935 г. (завод «Судомех», Ленинград), спущено на воду 15.05.1937 г., сдано заказчику 7.11.1937 г. и вошло в состав КБФ. Водоизмещение

850 т. Размерения 57×9,3×3,6 м. ГЭУ дизельная двухвальная, 600 л.с. Вооружение: 2×76 мм, 4×45-мм, 2×12,7-мм пулемета. Экипаж 46 чел.

Погибло 21 августа 1941 г. от подрыва на mine у м. Юминда. в точке с координатами 59°42'N, 25°29'E.

#### **175. «Волна», гидрографическое судно**

Построено в 1938 г. и вошло в состав КБФ в качестве гидрографического судна. Водоизмещение 120 т. Размерения 24,6×5,6×2,1 м. ГЭУ котломашинная, 200 л.с.

В начале Великой Отечественной войны базировалось на Ханко. 16 октября 1941 г. у о. Осмуссаар было сорвано с якорей и выброшено на камни штормом.

#### **176. Гидрографический катер типа «КМ»**

Обозначение не установлено. Потоплен немецкой авиацией 6.09.1941 г. в Рижском заливе в районе Кейгусте (о. Эзель / Сааремаа).

#### **177. «Хийумадал», плавучий маяк**

Потоплен 23 июня 1941 г. вместе с буксировавшим его пароходом «Альф» немецким торпедным катером “S 44” в районе мыса Тахкуна (о. Даго/Хийумаа). После войны обследовался водолазами, поднявшими с него большой маячный колокол, отлитый в Ревельских портовых мастерских в 1892 г.

#### **178. «Овизи», плавучий маяк**

Погиб 11 августа 1941 г. вместе с буксировавшим его минным заградителем «Суруп», подорвавшись на mine в Моонзундском проливе в районе Куйвасту (о. Моон/Муху).

#### **179. «Восток», плавучий маяк**

Построен в 1909 г. в Финляндии. Водоизмещение 426 т. Размерения 41,1×8,6×3,6 м. ГЭУ 320 л.с. Экипаж 34 чел. Мобилизован в августе 1914 г. и включен в состав БФ. 25.10.1917 перешел на сторону Советской власти. С 7.12.1918 г. по 20.03.1940 г. использовался в качестве ГИСУ, а затем — лоцманской самоходной плавбазы. До августа 1914 г. — «Овиши», до 7.12.1918 г. — «Люзерорт», до 22.05.1922 г. — «Курс», до конца 1922 г. — «Деманстейнский», до 27.09.1936 г. — «Приемный».

Во время Великой Отечественной войны обеспечивал действия КБФ в Финском заливе.

Потоплен 29 августа 1941 г. авиацией противника на переходе из Таллина в Кронштадт в Финском заливе в точке с координатами 59°40'48"N, 25°30'18"E.

#### **180. «Расма», пароход**

Построен в 1902 г. в Англии как лесовоз. Длина 93 м, грузоподъемность 3204 брт. Входил в состав Балтийского государственного морского пароходства.

Подорвался на минном заграждении в июле 1941 г. в районе мыса Юминда при следовании из Таллина с грузом зерна, велосипедов и швейных машинок «Зингер». Экипаж и пассажиры были спасены, груз растащен местными жителями.

Останки корабля лежат в прибрежной зоне острова Мохни на глубине от 5 до 12 м. Корпус сильно разрушен штормами и льдами. Сохранились паровая машина, валы и два винта.

### **181. ВТ-501 «Балхаш», военный транспорт**

Бывший грузовой пароход Балтийского государственного морского пароходства (БГМП). Спущен на воду в 1913 г. Водоизмещение 2191 брт.

29 августа 1941 г. следовал в составе конвоя № 3 (по другим данным — не вошел в состав конвоя № 3 и следовал с конвоем № 4), имея на борту раненых, выделенный для обеспечения эвакуации медицинский персонал, а так же личный состав эвакуируемых медицинских учреждений — Палдисского военно-морского госпиталя, 80-го медицинско-санитарного батальона и 630-го передвижного полевого госпиталя. На переходе между островами Вайндло и Родшер транспорт подорвался на mine и затонул. Погибли 89 находившихся на борту раненых и 8 членов экипажа.

### **182. ВТ-529 «Скрунда», военный транспорт**

Грузовой пароход Балтийского государственного морского пароходства (БГМП). Участвовал в эвакуации Таллина, шел в конвое № 3. В течение 29—30 августа 1941 г. пароход выдержал 36 воздушных атак; на него было сброшено 144 бомбы, но он оставался на плаву. В 5 милях северо-западнее о-ва Вайндло при прямом попадании авиабомбы лишился хода. Все раненые, принятые в ночь на 29 августа с аварийного судна «Луга», и другие пассажиры — всего 2000 чел. — были сняты тральщиками, катерами и буксирами и доставлены на остров Гогланд и в Кронштадт. После этого экипаж затопил свое судно, так как буксировать его было невозможно. Место гибели 59°59'N, 26°36'E.

### **183. ВТ-518 «Луга», военный транспорт**

Бывшее гражданское судно. Мобилизовано 22.06.1941 г.

Покинул Таллин, имея на борту 1226 раненых. При следовании в конвое № 3 подорвался на mine в районе мыса Юминда-Нида. Затопило носовой трюм. 1206 раненых из других помещений удалось передать на пароход «Скрунда». После этого по приказанию капитана были открыты кингстоны и транспорт затонул 29 августа 1941 г. в точке с координатами 59°47'N, 25°26'E. Капитан и члены экипажа на шлюпке через несколько часов добрались до теплохода «Вторая пятилетка». Число погибших составило по одним данным 20, по другим — до 300 чел.

#### **184. ВТ-584 «Найссаар», военный транспорт**

Грузовой пароход Эстонского государственного морского пароходства.

Дата и место гибели — 29.08.1941 г., Финский залив, к востоку от о-ва Мохни.

Во время перехода кораблей и судов Балтийского флота из Таллина в Кронштадт (Таллинского прорыва), следовал в конвое № 2.

29 августа 1941 г. подорвался на mine и был потоплен немецкой авиацией к востоку от острова Мохни. Погибли до 400 раненых и большая часть экипажа.

#### **185. ВТ-512 «Тобол», военный транспорт**

Грузовой пароход БГМП. Тоннаж 2760 брт.

Следовал в составе конвоя № 3 из Таллина в Кронштадт (Таллинский прорыв).

Погиб 29 августа 1941 г. от прямых попаданий бомб, сброшенных 5 «юнкерсами» в момент, когда пытался подойти к горящему пароходу «Казахстан», чтобы оказать ему помощь. Затонул северо-западнее острова Вайндло в точке с координатами 59°55'N, 26°11'E. На его борту находились 3500 бойцов и командиров, оставшихся от разгромленных в Эстонии трех стрелковых дивизий. Большинство из них погибли вместе с «Тоболом».

#### **186. «Железнодорожник», танкер**

Построен в 1898 г. («Stettiner Oderwerke», Штеттин, Германия). Полная вместимость 1393 брт (дедвейт 1280 т, водоизмещение 2800 т). Размерения 75,0×9,6×5,1 м (по другим данным — 75,0×10,7×3,8 м). ГЭУ котломашинная, 1650 (по другим данным — 1200) л.с. До 1924 г. — «Тамара».

В 1914 г. мобилизован и включен в состав БФ в качестве танкера. В апреле 1918 г. совершил переход из Гельсингфорса (Хельсинки) в Кронштадт. С мая 1918 г. находился на хранении в порту. 16.11.1918 г. передан Главоду, а в 1921 г. включен в состав Морских сил Балтийского моря. Участвовал в Советско-финской войне. Во время Великой Отечественной войны обеспечивал действия кораблей КБФ. Погиб 21.07.1941 г. от подрыва на mine в районе маяка Пакри (Эстония).

#### **187. «Уку», посыльное судно**

Бывший товаро—пассажирский пароход «Дельфин». Построен в 1912 г. Водоизмещение 100 т. Размерения 20,95×5,06×1,55 м. ГЭУ котломашинная, 120 л.с. Скорость 10 узлов, дальность 125 миль. Бронирование 6 мм. Вооружение: 1×45—мм. Экипаж 19—28 чел.

Мобилизован в 1915 г., участвовал в Первой мировой войне. 14.01.1919 г. захвачен эстонскими войсками, переименован в «Уку» и впоследствии передан в распоряжение Министерства торговли и промышленности Эстонии. Находился в резерве для переоборудования в канонерскую лодку. В 1940 г. после вхождения Эстонии в состав СССР передан Чудскому озерно—речному пароходству.

С началом Великой Отечественной войны мобилизован, вооружен и 15.07.1941 г. включен в состав Чудской флотилии в качестве посыльного судна. 24.07.1941 г. зато-



плен экипажем в устье р. Муствээ. Поднят германскими спасателями 6.08.1941 г. и 13.08.1941 г. вошел в состав германской флотилии озера Пейпус (Чудского) в качестве посыльного судна. В октябре 1941 г. передан в распоряжение эстонской администрации (Estonische Selbstverwaltung). В сентябре 1944 г. затоплен экипажем в Тарту. К лету 1946 г. поднят, отремонтирован и использовался в качестве пассажирского парохода. В 1949 г. был переклассифицирован в обстановочное (гидрографическое) судно и получил имя «Большевик». В 1961 г. перестроен в пассажирский теплоход под названием «Турист». С 1968 по 1978 г. использовался как плавгостиница, а с 1978 г. — как база спасательной станции. В 1982 г. затонул на мелководье. Поднят в 1991 г. и продан частному владельцу. В 1990-х гг. находился на берегу в порту Тарту. В конце 1990-х гг. затоплен в устье р. Эмайыги.

### **188. ВТ-530 «Элла», военный транспорт**

Грузовой пароход Балтийского государственного морского пароходства.

Участвовал в эвакуации Таллина. Шел в Кронштадт, имея на борту 905 человек, в том числе 693 раненых. 28 августа 1941 г. подорвался на mine и в течение 2-3 минут затонул в районе м. Юминда в точке с координатами 59°46'N, 25°19'E.

Находившийся поблизости буксир «С-101» поспешил к месту катастрофы, но сам подорвался на mine и погиб со всей командой. Спасательное судно «Нептун» (КП-6) успело подобрать 49 чел. и доставило их в Кронштадт. Погибли 866 чел.

### **189. ВТ-524 «Калпакс», военный транспорт**

Грузовой пароход Балтийского государственного морского пароходства. В качестве госпитального судна участвовал в эвакуации Таллина. Следовал в конвое № 1.

Потоплен 29 августа 1941 г. у мыса Юминда (по другим данным — восточнее острова Гогланд) в результате 47 атак немецких бомбардировщиков. Погибли более 1100 человек, в том числе 700 раненых бойцов. Значительная часть людей, державшихся на воде после гибели судна, была расстреляна фашистскими летчиками из пулеметов, что увеличило общее число жертв. Катера подобрали из воды 70 человек, в том числе 16 членов экипажа судна.

### **190. «Вирония», штабной корабль**

Бывший грузо-пассажирский пароход Эстонского государственного морского пароходства. С началом Великой Отечественной войны — штабной корабль КБФ. Следовал из Таллина в Кронштадт с частью штаба и политотдела КБФ в составе конвоя № 1 (Таллинский прорыв). При налете немецких самолетов 28 августа 1941 г. в 18.30 был поврежден и потерял управление. Спасательное судно «Сатурн» взяло его на буксир. Около 22.00 «Вирония» и «Сатурн» погибли, подорвавшись на минах у м. Юминда-Нина в точке с координатами 59°47'N, 25°23'E. Погибли около 1300 чел.

**191. ВТ-537 «Эргонаутис», военный транспорт**

Бывший грузовой пароход Эстонского государственного морского пароходства. Участвовал в эвакуации Таллина. Следовал в составе конвоя № 2. Затонул от ударов немецкой авиации 29 августа 1941 г. у м. Юминданина (Юминда-Нина) в точке с координатами 59°40'48"N, 25°30'18"E. Погибли более 300 чел.

**192. ВТ-545 «Эверита», военный транспорт**

Грузовой пароход Балтийского государственного морского пароходства.

Участвовал в эвакуации Таллина, следовал концевым в конвое № 2, имея на борту гарнизон о-ва Найссаар (до 1500 чел.). 28 августа 1941 г. в 22.05 подорвался на mine и через 1 минуту затонул у мыса Юминда-Нина в точке с координатами 59°40'48"N, 25°30'18"E. Погибли более 1500 чел.

**193. ВТ-511 «Алев», военный транспорт**

Водоизмещение 1445 т. Во время перехода кораблей и судов Балтийского флота из Таллина в Кронштадт (Таллинский прорыв) был поврежден авиабомбами и 28 августа 1941 г. затонул от подрыва на mine у о. Прангли. Погибли 149 чел.

**194. ВТ-520 «Эвальд», военный транспорт**

Водоизмещение 1050 т. Потоплен авиабомбами в 15.07 29 августа 1941 г. во время перехода кораблей и судов Балтийского флота из Таллина в Кронштадт (Таллинский прорыв) у о. Мохни. Часть людей снята.

**195. «Кришьянис Вальдемаре», ледокол**

Заложен по образцу русского ледокола «Петр Великий» в 1925 г. на верфи “Beardmore’s Naval Construction Yard” в Далморе. Строительный № 634. Водоизмещение 2800 т. Размерения 56,2×17,1×6,7 м. ГЭУ котломашинная, 5200 л.с. Скорость 15 узлов. Свое имя получил в честь латвийского общественного деятеля XIX . Спущен на воду 9.06.1925 г. В это время он был единственным новым пароходом в Латвии. В январе 1926 г. ледокол отправился в свое первое плавание из Рижского порта. Использовался для прокладки путей зимой в порт Риги, а также для эскорта президента.

22.06.1941 г. мобилизован взамен ледокола «Силач», находившегося в капитальном ремонте в Либаве (Лиепая), вооружен (вооружение 3х45-мм.) и вошел в состав КБФ. Участвовал в перебазировании флота из Таллина в Кронштадт, шел в составе конвоя №1.

Погиб 28 августа 1941 г. от подрыва на mine у о. Мохни. Из находившихся на борту 90 человек спаслись 14. Судно затонуло в считанные минуты.

**196. «МО-233», тральщик**

Типа «МО-4». Потоплен 28 августа 1941 г. германской полевой артиллерией у м. Юминдана.

### **197. «Колывань», спасательное судно**

Бывшее китобойное промыслово-обрабатывающее судно. Построено в 1911 г. (“Akers mek. Verksted”, Осло, Норвегия). Приобретено Морведом 26.10.1913 г. в качестве портового судна для строящейся Ревельской крепости. Водоизмещение 950 т. Размерения 49,5×8,6×4,3 м. ГЭУ котломашинная, 550 л.с. Скорость 8 узлов. Оборудование: шахта под днищем для спуска водолаза при волнении, рекомпрессионная камера, установка для подводной сварки и резки. До 1913 г. — “Tulla”.

Участвовало в Первой мировой войне и Февральской революции. В феврале 1918 г. совершило переход из Ревеля в Гельсингфорс, а в апреле 1918 г. — в Кронштадт. 10.08.1918 г. подорвалось на mine в Финском заливе и затонуло. Поднято в 1936 г., прошло капитально-восстановительный ремонт и переоборудование и в 1939 г. вошло в состав Балтийской партии ЭПРОН в качестве спасательного судна. 23.06.1941 г. мобилизовано и включено в состав АСС КБФ. Участвовало в перебазировании флота из Таллина в Кронштадт (Таллинский прорыв), шло в конвое № 3. Погибло 28 августа 1941 г. от подрыва на mine у м. Юминда (Юминданина, Эстония).

### **198. «Сатурн», спасательное судно**

Заложено 25.06.1938 г. (завод № 194, Ленинград), спущено 23.02.1939 г., сдано заказчику 29.12.1940 г. и вошло в состав плавсредств ЭПРОН. С началом Великой Отечественной войны включено в состав АСС КБФ. Участвовало в перебазировании флота из Таллина в Кронштадт (Таллинский прорыв). Погибло 28 августа 1941 г. от подрыва на mine в районе м. Юминда в точке с координатами 59°40'48"N, 25°30'18"E при буксировке поврежденного штабного корабля «Вирония».

### **199. «Юпитер», посыльное судно**

Бывший германский ледокольный буксирный пароход. Водоизмещение 250 т. Размерения 28,8×4×3,7 м. ГЭУ котломашинная двухвальная, 425 л.с. Скорость 10/7,5 узла. Дальность 600 миль. До 1927 г. — “Passat”, до 18.08.1940 г. — “Varonis”, до 9.01.1941 г. — «Варонис», до июня 1941 г. — «Урал».

После вывода немецких войск из Латвии 10.10.1919 г. сдан Военному министерству Латвии в Либаве. В 1927 г. приобретен для ВМС Латвии и после ввода в состав флота ПЛ «Ронис» и «Спидола» переоборудован в плавбазу. Использовался также в качестве буксировщика мишеней для торпедных стрельб. После вхождения Латвии в СССР включен в состав КБФ в качестве посыльного судна. Вскоре был передан 2-му БОПС МПО НКВД и переклассифицирован в пограничный сторожевой корабль (по другой версии «Варонис» в МПО НКВД получил наименование «Уран» и с началом войны вошел в состав КБФ в качестве сторожевого корабля). После начала войны вошел в состав КБФ в качестве посыльного судна. Участвовал в перебазировании флота из Таллина в Кронштадт. Погиб 28.08.1941 г. от подрыва на mine у м. Юминданина.

**200. ТЩ №71 «Краб», тральщик**

Затонул во время перехода кораблей и судов Балтийского флота из Таллина в Кронштадт от подрыва на mine в 19.00 28 августа 1941 г. у м. Юмиданина.

**201. ТЩ № 56 «Барометр», тральщик**

Затонул во время перехода кораблей и судов Балтийского флота из Таллина в Кронштадт (Таллинский прорыв) от подрыва на mine в 22.05 28 августа 1941 г. у м. Юмиданина.

**202. № 42 «Ижорец-13», тральщик**

Затонул во время перехода кораблей и судов Балтийского флота из Таллина в Кронштадт (Таллинский прорыв) от подрыва на mine 28 августа 1941 г. у м. Юмиданина.

**203. «Механизатор», мотобот**

Затонул 28 августа 1941 г. у острова Лрангли во время перехода кораблей и судов Балтийского флота из Таллина в Кронштадт (Таллинский прорыв). Команда снята.

**204. «Капитан», мотобот**

Затонул 28 августа 1941 г. у острова Лрангли во время перехода кораблей и судов Балтийского флота из Таллина в Кронштадт (Таллинский прорыв). Команда снята.

**205. «Вейно», мотобот**

Затонул 28 августа 1941 г. у острова Лрангли во время перехода кораблей и судов Балтийского флота из Таллина в Кронштадт (Таллинский прорыв). Команда снята.

**206. «ГТ-1», самоходная баржа**

Водоизмещение 325 т. Потоплена авиабомбами во время перехода кораблей и судов Балтийского флота из Таллина в Кронштадт (Таллинский прорыв) 28 августа 1941 г. в 19.00 у м. Юмиданина.

**207. «ЛБ-21», баржа**

Водоизмещение 950 т. Потоплена авиабомбами во время перехода кораблей и судов Балтийского флота из Таллина в Кронштадт (Таллинский прорыв) 29 августа 1941 г. у м. Юмиданина.

**208. «Петергоф», паровая грунтовозная шаланда**

Затонула 28 августа 1941 г. во время перехода кораблей и судов Балтийского флота из Таллина в Кронштадт (Таллинский прорыв) от подрыва на mine у м. Юмиданина.

**209. «КП-18», буксир**

Потоплен авиабомбами во время перехода кораблей и судов Балтийского флота из Таллина в Кронштадт (Таллинский прорыв) 29 августа 1941 г. у о. Вайндло.

**210. «ЛП-5», буксир**

Затонул во время перехода кораблей и судов Балтийского флота из Таллина в Кронштадт (Таллинский прорыв) от подрыва на mine 28 августа 1941 г. у о. Мохни.

**211. «Колыма», буксир**

Затонул во время перехода кораблей и судов Балтийского флота из Таллина в Кронштадт (Таллинский прорыв) от подрыва на mine 28 августа 1941 г. у м. Юминданина.

**215. «Кихельконна», двухмачтовая парусная шхуна**

Деревянная двухмачтовая парусная шхуна. Построена в 1928 г. (М.Ниммeste, Паписаар, Эстония). В 1932 г. снабжена вспомогательным двигателем и числилась в регистре Ллойда парусно-моторным судном. Полная вместимость 120 брт. Размерения 25,3×7,9×2,8 м. После вхождения Эстонии в СССР национализирована и передана Эстонскому государственному морскому пароходству. До 1940 г. — “Kihelkonna”. С 1.07 до 28.08.1941 г. числилась в составе КБФ. При отходе частей Красной Армии из Таллина (Таллинский прорыв) оставлена в порту. Погибла в 1942 г. у о. Рамму в результате пожара. Команда спаслась на шлюпках.

**216. «Раа», трехмачтовая парусная шхуна**

Трехмачтовая парусная шхуна. Построена в 1918 г. в Финляндии. В феврале 1939 г. приобретена эстонским владельцем. В том же году прошла ремонт в Локса с установкой вспомогательного двигателя и стала числиться парусно-моторной. Полная вместимость 226,07 брт. Размерения 32,27×8,67×3,96 м. ГЭУ дизельная, 110 л.с. До 1939 г. — “Polaris”, до 1940 г. — “Raа”.

В 1940 г. после вхождения Эстонии в СССР национализирована и включена в состав Эстонского государственного морского пароходства. С началом войны должна была использоваться в качестве минного заградителя. При отходе частей Красной Армии из Таллина (Таллинский прорыв) 28 августа 1941 г. из-за неисправности двигателя оставлена в районе п-ва Виймси и в тот же день погибла от артогня противника. В настоящее время является объектом дайвинга.

**217. «Тормилинд», четырехмачтовая баркентина**

Деревянная 4-мачтовая баркентина. Построена в 1922 г. (А.Сеpp, о. Сааремаа, Эстония). В декабре 1937 г. на переходе Копенгаген (Дания) — Котка (Финляндия) получила повреждения во время шторма и перевернулась близ о. Хийумаа. Впоследствии отремонтирована и в 1938 г. оснащена дизельным двигателем (в регистре Ллойда числилась парус-



но-моторным судном с 1940 г.). Полная вместимость 495 брт. Размерения 45,7×10,3×4,1 м. ГЭУ дизельная, 300 эфф.л.с. (73 н.л.с.). До 1940 г. — “Tormilind”, с 1941 г. — “BT—590”, с декабря 1942 г. — “VP 1916”, с 1943 г. — “VP 1614”, с 1944 г. — “Vs 909”).

В 1940 г. после вхождения Эстонии в СССР национализирована и включена в состав Эстонского государственного морского пароходства. С началом Великой Отечественной войны мобилизована и зачислена в состав КБФ в качестве транспорта. 11.09.1941 г. захвачена противником в Моонзунде и 20.09.1941 г. передана германскому командованию тыла в Таллине. В ноябре 1942 г. переклассифицирована в сторожевой корабль и вошла в состав 19-й флотилии сторожевых кораблей ВМС Германии, в 1943 г. передана 16-й флотилии сторожевых кораблей. 15.09.1943 г. оснащена радиолокатором и в 1944 г. переведена в 9-ю охранную флотилию. 19 октября 1944 г. погибла от подрыва на mine у Аалборга.

### **218. «Яэн Тэар», трехмачтовая грузовая шхуна**

Парусная деревянная трехмачтовая грузовая шхуна. Построена в 1926 г. (М. Nohensee, о. Папилайд, Эстония). С 1934—1935 гг. после установки 2-цилиндрового ДВС, «Болиндер» числилась в регистре Ллойда как парусно-моторная. Полная вместимость 371 брт. Размерения 39,7×9,7×4 м. До 1940 г. и с августа 1941 г. по 1944 г. — “Jaen Teär». В некоторых документах значится как «Янтеер» или «Янтер».

После вхождения Эстонии в СССР национализирована и зачислена в состав Эстонского государственного морского пароходства. С началом Великой Отечественной войны мобилизована и 23.07.1941 г. зачислена в состав КБФ. Предполагалось использование шхуны в качестве водолея. 28.08.1941 г. при отходе Красной Армии из Таллина оставлена экипажем. Во время войны, вероятно, находилась в распоряжении либо местных властей, либо частного судовладельца. Осенью 1944 г. доставила в Швецию эмигрантов из Эстонии, после чего по требованию СССР была возвращена и снова вошла в состав Эстонского государственного морского пароходства. В конце декабря 1945 г. во время рейса по снабжению гарнизона о. Сааремаа повреждена льдом. Экипаж снят пароходом «Салми», при попытке буксировки шхуна затонула. В настоящее время остов судна является объектом для дайвинга.

## **ГЕРМАНИЯ**

### **НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)**

#### **345. «Диспач», бриг**

Затонул 5 октября 1805 г. в северо-западной части о. Рюген (Германия) к юго-западу от мыса Аркона в 200 м от берега.

Останки судна были обнаружены в 1968 г. аквалангистами-любителями. В 1968—1974 г. по просьбе Штральзундского музея место кораблекрушения было обследовано водолазами военно-морского флота под руководством Хорста Ферстера. Начиная с 1993 г. работы

на судне проводились Ассоциацией подводной археологии земли Мекленбург—Форпоморен. На поверхность были подняты: остатки боеприпасов — пушечные ядра, картечь, пули, предметы такелажа и снаряжения — корабельные блоки, шкивы, текстиль, части фонаря, кухонного котла, корабельные инструменты и личные вещи команды — пуговицы, пряжки, части кожаной обуви, фрагменты стеклянной и керамической посуды, включая фарфор, трубки курительные, медицинские инструменты, медные монеты достоинством 2 и 5 копеек Екатерины II и Павла I, латунные кресты.

## НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

### ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 гг.)

#### **346. «С-1», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Серия IX, С — «Средняя». Головная лодка проекта. Заложена 29.12.1934 г. на заводе № 189 под стапельным № 266. Спущена на воду 8.08.1935 г. Вступила в строй 23.09.1936 г. В апреле 1936 г. было рассмотрено предложение наименовать лодку «Ворошиловец». Переименования не было. До 20.09.1937 г. именовалась «Н-1» («Н»-Немецкая). Водоизмещение надводное 866,1 т, водоизмещение подводное 1107,8 т. Длина наибольшая 77,7 м, ширина корпуса наибольшая 6,4 м, средняя осадка (по КВЛ) 4,06 м. Силовая установка: Дизель-электрическая. 2 дизеля MAN, M6 V49/48 по 2000 л.с., два электродвигателя по 550 л.с. Вооружение: артиллерия — одно 100-мм орудие, одно 45-мм орудие. Торпедно-минное: 6 торпедных аппаратов (4 в носу и 2 в корме), общий запас 12 торпед калибра 533-мм. ПВО: 2 ручных пулемета. Экипаж 36—45 чел.

Начало Советско-финской войны 1939—1940 гг. встретила в составе 13-го дивизиона 1-й бригады подводных лодок. 10.12.1939 г. подводная лодка «С-1» обнаружила немецкий транспорт «Большайм» (3324 брт), следовавший с грузом целлюлозы для Финляндии. После безрезультатного пуска торпеды ПЛ всплыла и открыла артиллерийский огонь. После пяти выстрелов в 100-мм орудии заклинило снаряд, однако все предыдущие четыре снаряда попали в цель, поразив транспорт в носовую часть, в корму, а один из снарядов накрыл мостик, убив радиста и ранив капитана. Экипаж покинул судно, а «С-1» дважды попыталась добить «Большайм» торпедой. Одна из торпед сошла с курса, а другая прошла под килем судна. Тогда огнём из 45-мм орудия транспорту были нанесены повреждения в области ватерлинии, после чего «С-1» покинула район атаки. «Большайм» оставался на плаву, был обнаружен финнами и затонул лишь при попытке буксировки.

22 декабря лодка отправилась на второе боевое дежурство, которое продлилось 22 дня. За время похода лодка обнаружила два транспорта, однако не смогла выйти в атаку из-за сложной ледовой обстановки. При возвращении с позиции «С-1» была атакована двумя гидросамолётами «Райпон», один из которых при этом был сбит. Финской стороной атака отвергается.

7.02.1940 г. за боевые успехи и за мужество экипажа при возвращении из похода в тяжёлых условиях подводная лодка «С-1» была награждена орденом Красного Знамени, а ее командир удостоен звания Героя Советского Союза и назначен командиром 13-го дивизиона подводных лодок.

Начало Великой Отечественной войны «С-1», к тому времени требовавшая капитального ремонта, встретила под командованием И.Т. Морского в Либаве в доке завода «Тосмаре». Хода лодка не имела, дизели были в нерабочем состоянии, поэтому при отступлении «С-1» была взорвана экипажем и села на грунт. Подрывные снаряды уничтожили внутренние приборы и механизмы, однако мало повлияли на прочный корпус. Лодка была восстановлена Германией, отбуксирована в Киль и использовалась как опытовое судно для изучения подводных взрывов. 7 августа 1943 г. после очередных испытаний в Киле лодка затонула и после этого не поднималась.

**ЛИТВА**

## **НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ**

### **ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 гг.)**

#### **347. «С-10», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Серии IX-бис, С — «Средняя». Заложена 10.06.1937 г. на заводе № 112 в Горьком под стапельным № 242 и литерным обозначением «Н-10». Спущена на воду 20.04.1938 г., вступила в строй 31.12.1940 г. под командованием Б.К. Бакунина. Водоизмещение надводное 837 т, водоизмещение подводное 1090 т, длина наибольшая 77,7 м, ширина наибольшая 6,4 м, осадка средняя 4 м. Силовая установка дизель-электрическая: два дизеля 1Д по 2000 л.с., два электродвигателя ПГ 72/35 по 550 л.с. Вооружение: артиллерия — 1×100/51 Б-24ПЛ, торпедно-минное - 6×533-мм ТА (4 в носу и 2 в корме), 12 торпед, ПВО: 1×45/46 полуавтомат 21-К.

Утром 23 июня «С-10» вышла в боевой поход на позицию в Данцигской бухте. Планировалось прибытие в указанный район к 25 июня и действия в нём на протяжении последующих двух недель. В дополнение к основной боевой задаче лодка должна была произвести разведку подходов к базе Пиллау для последующей минной постановки. Связи с «С-10» не было до 28 июня, когда в 3.15 с неё было получено отправленное в 1.20 сообщение: «Ухожу от погони. В 5.00 буду в Либаве». Город на тот момент был уже занят немецкими войсками, и советское командование приказало лодке двигаться в Таллин. Ответа о получении приказа не последовало, вместо этого через пару часов, около 5 утра было принято сообщение без подписи, опознанное по характеру работы телеграфного ключа как пришедшее с «С-10»: «Терплю бедствие, нуждаюсь в помощи», после чего связь прекратилась.

Место и причины гибели лодки достоверно не известны. Из немецких архивов следует, что «С-10» была обнаружена у Пиллау утром 27 июня. Сторожевик V-307 обнаружил

погружающуюся подлодку и след торпеды, после чего сбросил на лодку четыре глубинных бомбы. Затем для преследования лодки вышли десять тральщиков, но их действия были безрезультатны. Существует версия, что причиной гибели «С-10» стали мины. Погибли 43 члена экипажа.

В 2017 г. лодка была найдена российско-литовско-латвийской экспедицией на глубине 65 м, в 35 километрах от Клайпеды (Литва).

#### **348. «Щ-319», дизель-электрическая подводная лодка**

X серии. Заложена 31.12.1934 г. на заводе № 194 в Ленинграде под строительным № 367. 15.02.1935 г. спущена на воду и 29.11.1936 г. вступила в строй. В апреле 1936 г. корабль предполагалось назвать «Кашалот» в честь подводной лодки типа «Нарвал» Черноморского флота постройки 1916 г. (За время боевых действий в ходе I Мировой войны эта подводная лодка под командованием старшего лейтенанта П.К. Столицы одержала 44 победы, тоннаж только трех потопленных судов составляет 974 брт.) 11.12.1936 г. «Щ-319» вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Водоизмещение надводное 592 т, водоизмещение подводное 715 т, длина наибольшая по КВЛ 58,5 м, ширина корпуса наибольшая 6,2 м, осадка 3,9 м. Вооружение: 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 пулемета.

Начало Советско-финской войны встретила в составе 2-й бригады 17-го дивизиона подводных лодок в Таллине. Совершила 2 боевых похода.

В день нападения Германии на Советский Союз субмарина входила в состав 7-го дивизиона 2-й бригады подводных лодок с базированием на Таллин. Экипаж «Щ-319» во главе с капитан-лейтенантом Агашиным, прошедший школу войны с Финляндией, считался достаточно подготовленным к боевым действиям, но сам корабль стоял в доке на среднем ремонте. В начале июля подводная лодка перешла в Ленинград и с 18 августа находилась в Кронштадте в готовности к выходу в море.

20 сентября ушла в боевой поход. Донесения о форсировании Финского залива не передавала, что могло быть объяснено как гибелью в Финском заливе, так и неверными радиоданными для общения с командованием. В пользу второй версии говорит то, что вышедшая вместе с ней «Щ-320» также связи с берегом не имела. 28 сентября соединение немецких боевых кораблей, куда входили крейсера «Эмден» и «Лейпциг», отметило безрезультатную торпедную атаку, на следующий день в том же районе торпедами были атакованы два тральщика («М-151», «М-203»). Из похода «Щ-319» не вернулась, никаких донесений не передавала.

Предположительно «Щ-319» погибла на mine, сорванной с немецкого заграждения «Вартбург» в южной части позиции в начале октября 1941 г. На подводной лодке погибли 38 членов экипажа.

Летом 2012 г. субмарина, лежащая на дне в 16 милях западнее Паланги (Литва), обследована группой дайверов. Корпус подводной лодки перебит взрывом на две части и покоится на глубине 43 м в точке 55°50N, 20°43E.

**349. ТКА-196 «Мордовский колхозник», торпедный катер**

Заложен в 1943 г. (заводской № 75), спущен на воду весной 1944 г., вступил в строй 28.06.1944 г. и 7.07.1944 г. включен в состав КБФ. Участвовал в Моонзундской (27.09 — 24.11.1944 г.) десантной операции, блокаде Курляндского плацдарма в 1945 г.

Погиб 27 марта 1945 г. от артиллерийского огня германского торпедного катера “S-81” в районе Мемеля (Клайпеда, Литва), в точке с координатами 55°53’N, 19°58’E.

**350. ТКА-181 «Патриот», торпедный катер**

Заложен в 1943 г., спущен на воду в мае 1944 г., вступил в строй 31.07.1944 г. и 4.08.1944 г. включен в состав КБФ. Участвовал в Моонзундской (27.09 — 24.11.1944 г.) десантной операции, блокаде Курляндского плацдарма в 1945 г.

26 марта 1945 г. потоплен авиацией противника в районе Паланги (Литва) в точке с координатами 55°56’N, 20°58’E.

**351. «ТК-10», торпедный катер**

Заложен в 1943 г., спущен в сентябре 1943 г., вступил в строй 31.10.1943 г. 12.12.1943 г. включен в состав КБФ. До 20.01.1944 г. — № 77. Участвовал в Выборгской (10—20.06.1944 г.) наступательной и Моонзундской (27.09 — 24.11.1944 г.) десантных операциях, блокаде Курляндского плацдарма в 1945 г.

Потоплен авиацией противника 26 марта 1945 г. в районе Паланги (Литва).

**ЛАТВИЯ**

**НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)**

**352. «Москва», линейный корабль**

Входил в состав Балтийского флота. Во время Семилетней войны участвовал в июле—августе 1757 г. в блокаде пролива Зунд в составе русско—шведского флота. 28 августа с эскадрой направился в Кронштадт. Между островами Мен и Рюген получил повреждения фок-мачты, отделился от эскадры и пошел в Данциг, занятый русскими войсками. Но так как в пути в свежую погоду надломилась грот—мачта и открылась сильная течь, то вынужден был повернуть к своим портам. 26 сентября ветром и волнами корабль был прижат к берегу у Либавы (ныне Лиепая) и стал на двух якорях. Но ночью «Москву» стало бить о грунт, от ударов были сломаны бушприт, фок-мачта, румпель. Корабль сел на мель в двух кабельтовых от берега. Судовые шлюпки были разбиты, а экипаж на плотках и рыбацких лодках был перевезен на берег. Погибли (утонули и умерли от стужи и голода) 98 человек. 1 октября 1757 г. корабль был полностью разбит.

Командир: капитан 2 ранга И. Голенищев—Кутузов.

**353. «Грибсвальд», транспорт**

Бывший шведский транспорт, взятый в плен в 1788 г. во время войны со Швецией 1788—1790 гг. Входил в состав Балтийского флота. Размерения: 27,5×8,4×3,5 м.



Участвовал в войне со Швецией 1788—1790 гг. В 1789 и 1790 г. доставлял провиант на суда Кронштадтской эскадры. В августе 1789 г. был отправлен из Ревеля к Фридрихсгаму с порохом и снарядами для гребной флотилии вице-адмирала принца К. Нассау-Зигена, 13 августа участвовал в первом Роченсальмском сражении, после которого, приняв на борт шведских военнопленных, пришел в Кронштадт. В 1791—1795 гг. перевозил грузы между портами Финского и Рижского заливов. Участвовал в войне с Францией 1792—1797 гг. В июне-августе 1796 г. в составе транспортной эскадры перешел из Ревеля в Ширнесс, доставив на суда эскадры вице-адмирала П.И. Ханыкова продовольствие и материалы, в октябре 1796 вернулся в Ревель. В 1797 г. находился с эскадрой на Кронштадтском рейде. В 1798—1803 гг. перевозил грузы между портами Финского и Рижского заливов. 9 октября 1803 г. на пути из Кронштадта в Ригу с грузом продовольствия разбился у г. Виндава (ныне Вентспилс). Погибли 8 человек, в том числе командир.

Командиры: Е.Н. Куцук (1789 г.), В.И. Скрыплев (1790—1791 гг.), Н.Г. Ховрин (1793—1795 гг.), Е.П. Гетцен (1796 г.), Л.Я. Заостровский (до августа 1797 г.), Д.В. Руднев (с августа 1797 г.), А.Х. Нилус (1798 г.), П.А. Болотников (1799 г.), А.Н. Бутаков (1800—1801 гг.), В.М. Казин (1802 г.), А.Ф. Изыльметев (Клементьев) (1803 г.).

### **354. «Единорог», шлюп**

Входил в состав Балтийского флота. Участвовал в Отечественной войне 1812 г. В августе 1812 г. вместе с английской эскадрой перешел из Риги на Данцигский рейд, участвовал в блокаде крепости. 4 сентября с отрядом направился от Данцига в Ригу. 6 сентября 1812 г. из-за ошибки в счислении сел на мель в 3 милях от мыса Домеснес (Колкасагс). Трюм быстро наполнился водой, поэтому снять шлюп не смогли. Экипаж перешел на другие суда, а шлюп был сожжен, чтобы не достался неприятелю.

Командир: лейтенант Г.П. Полтарацкий.

### **355. А.Г. 14., подводная лодка**

Построена в 1915 г. для ВМС Великобритании по проекту фирмы “Electric Boat Co” на судовой верфи “Barnet Yard” в Ванкувере (Канада), но 18.08.1915 г. приобретена заводом «Ноблесснер» по заказу Морведа России и 4.06.1916 г. зачислена в списки кораблей БФ, в том же году в разобранном виде доставлена морским путем во Владивосток, а оттуда по железной дороге на Балтийский завод в Петрограде для достройки, перезаложена 2 апреля 1916 г., спущена на воду осенью 1916 г., вступила в строй 17.11.1916 г. Водоизмещение надводное 361 т, подводное 440,5 т. Длина 45,7 м, ширина 4,8 м, осадка 2,7 м. Двигатели: 2 дизеля по 240 л.с. каждый, 2 электромотора по 160 л.с. Вооружение — 4 носовых 457-мм торпедных аппарата, 1 47-мм орудие. Экипаж 37 чел.

Участвовала в Первой мировой войне (поисковые действия на коммуникациях противника, несение позиционной и дозорной службы на подходах к портам и базам: совершила 3 боевых похода) и в Февральской революции. В июле 1917 г. погибла по неизвестной причине на позиции в районе Либавы (Лиепай).

## НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

### ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 гг.)

#### **356. «М-78», подводная лодка**

Заложена 20.03.1934 г. на заводе № 198 в Николаеве. Спущена на воду и включена в состав Балтийского флота в 1936 г. Длина 44,5 м, ширина 3,1 м. Мощность дизельного двигателя 685 л.с., электродвигателя 235 л.с. Скорость в надводном положении 13 узлов, в подводном — 7 узлов. Экипаж 17 человек (3 офицера, 14 старшин и рядовые матросы). Вооружение — 2 носовых торпедных аппарата с боезапасом в 2 торпеды и 45-мм орудие.

Боевое крещение лодка получила в Советско-финскую войну, совершив 3 похода и неся патрульную службу в Финском заливе. С началом Великой Отечественной войны лодка находилась на военной базе в Либаве (ныне Лиепая).

В ночь с 22 на 23 июня 1941 г. лодка под командованием старшего лейтенанта Д.Л. Шевченко, выполняя приказ начальника базы, выдвинулась на Виндаву (Вентспилс) и Усть-Двинск. В 6.36, находясь в 10 милях от Виндавы, лодка была атакована немецкой субмариной “U-144” (капитан фон Миттельштадт) и затонула в точке с координатами 57°28’N, 21°17’E. Весь экипаж погиб. «М-78» стала первой советской подводной лодкой, погибшей в Великую Отечественную войну. По иронии судьбы немецкая подводная лодка “U-144”, потопившая «М-78», была торпедирована советской подводной лодкой «Щ-307», под командованием Н.И. Петрова 10 августа 1941 г. и стала первым кораблем противника, уничтоженным советскими подводниками в Великой Отечественной войне.

Останки лодки были найдены в начале 2000-х гг. и в 2013-2014 гг. обследованы группой вентспилских водолазов.

В настоящее время лодка лежит на борту, на глубине 35 м. В результате обследования было установлено, что немецкая торпеда попала в центральную часть корпуса, разломим его на две части. Легкий корпус лодки практически разрушен, прочный – хорошо сохранился.

#### **357. «С-3», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Серии IX С — «Средняя». Заложена 25.04.1935 г. на заводе № 189 под стапельным № 268. Спущена на воду 30.12.1936 г., вступила в строй 13.07.1938 г. В апреле 1936 г. было рассмотрено предложение назвать лодку «Калининец». Переименования не было. До 20.09.1937 г. называлась «Н-3».

Начало Советско-финской войны 1939—1940 г. встретила в составе 13 дивизиона 1-й бригады подводных лодок. Совершила 2 боевых похода.

Начало Великой Отечественной войны встретила в Либаве во время прохождения среднего ремонта.

Не окончившая ремонт, «С-3» в полночь 24 июня вышла в море и направилась в Усть—Двинск. На борту кроме штатного экипажа находились члены экипажа «С-1» и рабочие завода «Тосмаре». Всего на лодке было около 100 человек. «С-3» смогла развить скорость до 5 узлов, погружаться лодка не могла. В 2.32 «С-3» была обнаружена и атакована немецкими торпедными катерами “S-60” и ”S-35”. Торпедная атака не удалась, и корабли вступили в артиллерийское сражение. В 03.20 с катеров на лодку были сброшены ручные гранаты и 3 глубинные бомбы. Одна из гранат попала прямо в надстройку подводной лодки. Она начала гореть, погиб командир подлодки. В 3.29 “S-60” спустил шлюпку, чтобы немедленно захватить подводную лодку, если она потеряет ход. В 3.35 подлодка прекратила огонь, но сохранила полный ход с лёгким креном и рулём, заклиненным в положении под малым углом на правый борт. В 3:39 катер “S-60” сбросил в двух метрах перед носом «С-3» глубинную бомбу, установленную на малую глубину, и тяжело повреждённая лодка начала тонуть около маяка Ужава. Из 20 спасенных немцами человек 19 погибли в плену.

По непроверенным данным, обследовалась немецкими водолазами в июне—июле 1941 г.

### **361. ТК-141 «Одесский комсомолец», торпедный катер**

Типа «Комсомолец». Заложен 15.05.1944 г., спущен в октябре 1944 г., вступил в строй 19.11.1944 г. и 30.01.1945 г. вошел в состав КБФ. 15.04.1945 г. в Гданьском заливе совместно с «ТК-131» тяжело повредил германский эсминец “Z-34”.

Потоплен 9.05.1945 г. советской авиацией в районе Либавы (Лиепая) по ошибке.

### **362. № 123, торпедный катер**

Потоплен артиллерийским огнем немецкого тральщика 1 августа 1941 г. около мыса Домеснес.

### **363. МО-595, малый охотник за подводными лодками**

Типа «Д-3». Заводской № 91. Построен в 1943—1944 гг. на заводе № 5 НКВД. Вступил в строй 30.09.1944 г. и 28.11.1944 г. вошел в состав БФ. Водоизмещение нормальное 40,2 т, длина 22,1 м, ширина 3,7 м, осадка 1,7 м. 3 главных мотора Паккард W-8 общей мощностью 3600 л.с. Экипаж 20 чел. Вооружение: 1×37-мм 70К; 2×12,7-мм Кольт. Торпедного вооружения нет. Бомбовое вооружение: 8 больших глубинных бомб Б-1, 16 малых глубинных бомб М-1.

6 мая 1945 г. на переходе из Кранца в Штольмюнде в районе маяка Риксгефт катер вел бой с кораблями противника, получил серьезные повреждения и затонул. Экипаж снят датской шхуной и передан английскому командованию, а затем возвращен в СССР.

### **364. КТ-834, катер-тральщик**

Бывший ОВР-9. Подорвался на mine 6 января 1945 г. в устье Западной Двины.

## АТЛАНТИЧЕСКИЙ ОКЕАН

## НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)

**219. «Наталия», фрегат**

Входил в состав Балтийского флота.

7.08.1779 г., приняв на борт 22 765 пудов груза, вышел из Кронштадта в Англию (командир — капитан 2 ранга П.И. Ханьков). В Северном море в течение шести дней выдержал сильный шторм. 23 сентября из-за ошибки в счислении и по ошибке лоцмана сел на банку у берегов Ирландии, напротив острова Шкеленга (о. Скеллинг). Для облегчения фрегата экипаж сбросил за борт пушки, но безрезультатно. Усилившимися волнами фрегат был разбит. Экипаж спасен.

**220. «Евстафий», пинк**

Входил в состав Балтийского флота. Участвовал в «вооруженном нейтралитете» 1779—1783 гг. 10.07.1780 г. в составе эскадры капитана 1 ранга В.П. Фондезина вышел из Архангельска с пассажирами на борту. 15—29 июля крейсировал у острова Кильдин, а 4 августа занял пост у мыса Нордкап. 13 августа из-за открывшейся течи пошел в Балтику, но 9 сентября 1780 г. разбился у берегов Великобритании у пустынного острова Гроскери (Шетландские острова). Погибли командир (Н.А. Сорокин), 4 офицера, 176 матросов, 6 женщин и 3 ребенка. Спаслись пять человек, которые на обломках пинка были принесены к острову Вальсай, удаленному от места крушения на 3 мили.

**221. «Нонни», пароход**

Бывший немецкий товаро-пассажирский пароход “Sabine Rickmers”. Корпус стальной двухпалубный с двойным дном. Механизмы фирмы Ottensener Maschinenfabrik. Имел две мачты и одну дымовую трубу. Водоизмещение 8700 т, вместимость 4105 брт/2562 нрт. Длина 111,83 м, ширина 14,54 м, осадка 8,32/7,16 м. Главные механизмы: 1 вертикальная 3-цилиндровая, ПМ тройного расширения, 3 цилиндрических котла. Мощность 1600 инд. л.с./261 нар. л.с. Число пассажиров: 24 (I—II), 900 (III) чел. Команда 52 чел.

Принадлежал компании “Rickmers Reismuhlen, Rhederei & Schiffbau AG” и был приписан к Бременхафену. После начала Первой мировой войны 22.07.1914 г. задержан в заливе Де-Кастри сухопутными частями.

19.08.1914 г. пароход был конфискован решением призового суда, затем передан Добровольному флоту для вновь открываемой линии между Владивостоком и портами США. В октябре 1914 г. переименован в «Нонни». Впоследствии выполнял экспортные перевозки между портами союзников и Русского Севера. 12.10.1917 г. в Архангельске поступил в распоряжение английского Адмиралтейства с целью централизации управления транспортными операциями союзников.

25 ноября 1917 г. торпедирован у северо-западного побережья Франции немецкой подводной лодкой “U 102” при следовании из Тайна в Брест с грузом угля. Команда сня-

та английским тральщиком, а пароход затем выброшен волнами на берег в районе маяка Иль-Ба. В декабре 1917 г. разрушен зимними штормами.

## НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

### ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 гг.)

#### 222. «Новгород», товаро-пассажирский пароход

Построен в 1913 г. на верфи “Sir James Laing & Sons Ltd” (Англия) по заказу Доброфлота. Тоннаж 5286,84 брт, размерения: 118,8×15,4×2,6 м. Двигатель ПМ тройного расширения мощностью 2560 л.с. мог принимать на борт 10 пассажиров в каюты 1 класса, 30 — 2 и 1150 — палубных (на ближних рейсах — 1227 человек).

В годы Первой мировой войны работал на Севере, перевозя в Архангельск военные грузы из Англии и США. В 1915 г. «Новгород» доставил в Архангельск машины и станки для Тульского оружейного завода.

После подписания Брестского мира, весной 1918 г. был задержан английскими властями и передан компании “Mail St. Pk. Co Britain”. Командование на нем принял английский капитан, поднявший над пароходом торговый флаг Великобритании. В 1922 г. руководство советского Добровольного флота возбудило судебное дело о возвращении «Новгорода». Английский суд в апреле 1923 г. постановил вернуть его России. Однако правление общества для возмещения убытков продало пароход английской судоходной компании “W. Thomas”, которая эксплуатировала его под наименованием “Cambrian Duchess”. С августа 1931 г. судно перешло в собственность норвежской компании, переименовавшей его в “Valhall”. 10.11.1933 г. оно перекуплено английской судовладельческой фирмой “Moller line Britain”, названо “Lilian Moller”.

Потоплен во время Второй мировой войны, 18 ноября 1940 г. в Северной Атлантике в точке с координатами 52°57'N, 18°03'E итальянской ПЛ “Barracuda”.

#### 223. «Омск», товарный пароход

Бывший английский товарный пароход “Rio Tiete”. Корпус стальной двухпалубный с двойным дном. Механизмы фирмы Dunsmuir & Jackson. Имел две мачты и одну дымовую трубу. Водоизмещение: 16 225 т, вместимость 7464 брт/4812 нрт. Размеры: 143,26×17,43×9,72/8,23 м. Главные механизмы: 1 вертикальная 3-цилиндровая ПМ тройного расширения, 3 цилиндрических котла.

Первоначально именовался “Knight Errant”, принадлежал компании “Knight Steamship Co” и был приписан к Ливерпулю. В 1914 г. приобретен фирмой “European & Brazilian Shipping Co”, переименован в “Rio Tiete” и приписан к Лондонскому порту. В 1915 г. перешел в собственность “London-American Maritime Trading Co”. 15.08.1915 г. куплен в Лондоне у этой компании за 100 000 фунтов стерлингов для усиления средств по транспортировке военных грузов. 15.10.1915 г. переименован в



«Омск». Затем обеспечивал экспортные перевозки между портами союзников и Русского Севера. После подписания советским правительством сепаратного Брестского договора реквизирован 4.04.1918 г. американскими властями в Норфолке и передан для эксплуатации компании “US Shipping Board”. В апреле 1919 г. возвращен Добровольному флоту в Нью-Йорке. В 1921 г. из-за плохого финансового положения продан английской фирме “London Steamship & Trading Corp.”, переименован в “Calanda” и получил приписку к Лондонскому порту. В 1922 г. собственником становится другая английская компания “D.L. Flack & Son”, которая присвоила судну новое наименование “Flackwell”. Портом приписки остался Лондон.

В 1924 г. продан норвежской компании “AS Globus” с переименованием в “Lancing” и припиской к Лервику. В 1924—1925 гг. товарный пароход «Омск» переделан в китобойную базу, после чего мог принимать в оборудованные танки китовую ворвань или нефть. Во время второй мировой войны использовался как танкер. 7.04.1942 г. торпедирован в 14 милях восточнее мыса Гаттерас, в точке с координатами 35°08'N, 75°22'E немецкой подводной лодкой “U 552” при следовании из Курачао в Нью-Йорк с грузом 8900 т дизельного топлива и затонул. При этом погиб один человек.

#### **224. «Ашхабад», грузовой пароход**

Построен в 1928 г. в Голландии. Дейдвейт 7,8 тыс. т. Род двигателя — паровая машина. Вооружение: 2 пушки, 4 крупнокалиберных пулемета.

Принадлежал Дальневосточному государственному морскому пароходству.

В апреле 1942 г. следовал одиночно из Нью-Йорка на Кубу под командованием капитана А.П. Яскевича.

29 апреля был торпедирован немецкой ПЛ “U-402” у Атлантического побережья США на траверзе м. Лукаут, в точке с координатами 34°19'N, 76°31'E.

Артрасчет парохода «Ашхабад» открыл огонь по лодке и вынудил ее погрузиться. Это дало возможность экипажу покинуть гибнущее судно. Люди со шлюпок и плотов были подобраны судном Береговой охраны США и доставлены на берег.

Поскольку пароход затонул на небольшой глубине, из Нью-Йорка прибыли советские и американские специалисты для выяснения вопроса о проведении судоподъемных работ. Эта комиссия осмотрела место затопления парохода «Ашхабад» и пришла к выводу о нецелесообразности проведения судоподъемных работ. Затопленный пароход можно было спасти только с помощью понтонов и партии водолазов. Ни тем, ни другим местные власти не располагали.

3 мая 1942 г. патрульный самолет, пролетая над «Ашхабадом», обнаружил, что пароход горит. На следующий день на пароход прибыл капитан А.П. Яскевич. Он установил, что все дерево в помещениях средней надстройки выгорело, палуба обрушилась. Надстройка мостика завалилась внутрь. Выявить виновников пожара не удалось. 8 мая начался сильный шторм, и «Ашхабад» затонул полностью.

### **225. «Родина», грузовой пароход**

Принадлежал Северному государственному морскому пароходству (порт приписки — Мурманск).

Следовал в составе конвоя QP-13 из Архангельска. Огибая с севера Исландию, в шторм в плохую видимость конвой 5 июля 1942 г. в Датском проливе, в 50 милях от Исландии в районе мыса Страумнес, зашел на английское минное поле, на котором подорвалось несколько транспортов, в том числе и «Родина» (затонули: ТЩ HMS “Niger”, американские транспорты “Heffron” (7611 брт), “Hybert” (6120 брт), “Massmar” (5828 брт). Спущенные шлюпки с людьми опрокинуло. Английский корвет «Сант-Эльстан» спас из воды 26 человек и доставил их в Исландию. Погибли 39 человек, в том числе капитан К.А. Кубасов. Место гибели: 66°55'N, 22°20'E.

### **226. «Двинолес», грузовой теплоход**

Принадлежал Мурманскому государственному морскому пароходству.

Следовал в союзном конвое из США в порты советского Севера под командованием капитана Н.И. Чилингири. Погиб 4 февраля 1942 г. при столкновении с норвежским пароходом «Хоупринс» в Северной Атлантике, в 80 милях от берегов острова Ньюфаундленд. Экипаж был спасен норвежским пароходом «Эвита».

### **227. «Колхозник», грузовой пароход**

Построен в 1925 г. в Англии. Дейдвейт: 6,3 тыс. т. Род двигателя: паровая машина. Вооружение: 1 пушка, несколько «эрликонов».

Принадлежал Дальневосточному государственному морскому пароходству.

Следовал из Бостона в Галифакс с 4000 т груза под командованием капитана Г.С. Царева. 17 января 1942 г. в 1.25 ночи получил большую пробоину от столкновения с подводным предметом либо от внутреннего взрыва (возможно, от торпеды) и затонул в течение одного часа у полуострова Новая Шотландия в точке с координатами 44°23'N, 63°39'E. Экипаж на двух шлюпках добрался до канадского берега. Многие были обморожены. Погибли 2 чел.

### **228. «Вологда», пароход**

Бывший английский товарный пароход “Mottisfont”. Построен в 1913 г. в Сандерленде на верфи “J.L. Thompson & Sons” (Англия).

Корпус стальной однопалубный с двойным дном. Механизмы фирмы J. Dickinson & Sons. Имел две мачты и одну дымовую трубу. Вместимость 4784 брт/2884 нрт, длина 118,48 м, ширина 16,49 м, осадка 7,92/7,65 м. Главные механизмы: 1 вертикальная 3-цилиндровая ПМ тройного расширения, 3 цилиндрических котла. Мощность 2100 инд. л.с./455 нар. л.с. Грузоподъемность 7584 т. Мог принять на борт 28 «классных» пассажиров и около 1000 палубных (эмигрантов).

Первоначально принадлежал компании “The Century Shipbuilding Co” и был приписан к Лондонскому порту. 21.07.1915 г. куплен в Лондоне у фирмы-владельца для усиления средств по транспортировке военных грузов.

Куплен Доброфлотом в 1915 г. после того, как из-за закрытия проливов Турцией часть его пароходов оказалась закупорена в Черном море. Имевшиеся суда не справлялись с потоком грузов, идущих от союзников. 12.09.1915 г. отправился первым рейсом из Нанта в Нью-Йорке с заходом в Рио-де-Жанейро. 15.10.1915 г. переименован в «Вологда». Затем обеспечивал экспортные перевозки между портами союзников и Русского Севера. 29.12.1917 г. в Мурманске поступил в распоряжение английского Адмиралтейства с целью централизации управления транспортными операциями союзников.

После подписания советским правительством сепаратного Брестского договора товарный пароход «Вологда» был реквизирован в апреле 1918 г. британскими властями в Сен-Джонсе и передан управлению The Shipping Controller с припиской к Лондону. Эксплуатирующей фирмой была “Royal Mail Steam Packet Co”. К моменту создания в январе 1922 г. советского Добровольного флота находился в распоряжении английского правительства.

В апреле 1923 г. товарный пароход «Вологда» по решению суда передан советскому Добровольному флоту, но вскоре для компенсации издержек был продан английской компании “St. Mary Steamship Co”, переименован в “Tideway” и получил приписку к Кардифу. В 1933 г. пароход приобрел судовладелец I. Margaronis и переименовал его в “Nellie”. Портом приписки стала Панама; флаг также был панамский. В 1935 г. владелец перевел судно под греческий флаг с припиской к Пирею. В 1937 г. переоформлен на фирму “Oceanos Maritime Steamship Co”.

14 октября 1942 г. потоплен двумя торпедами немецкой подводной лодкой “U 607” в северной части Атлантического океана в точке с координатами 53° 41’N, 41° 23’E при следовании в составе конвоя “SC 104” из Тру-Ривьерс в Англию с грузом стали и пилот-материалов. При этом погибли 32 человека.

## НОРВЕЖСКОЕ МОРЕ

### НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

#### ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 ГГ.)

##### **229. «В-1», подводная лодка**

Бывшая английская подводная лодка типа S “Sunfish” (S 81). Заложена 22.07.1935 г. на верфи “Chatheim Dock Yard”, в Чатеме, Великобритания. Спущена на воду 30.09.1936 г., вступила в строй 13.03.1937 г. и 2 июля вошла в состав ВМС Великобрита-

нии под наименованием “Sunfish”. К началу сентября 1939 г. корабль находился в Чатеме, где проводился его ремонт.

Под английским флагом подводная лодка приняла участие во Второй мировой войне. С октября 1939 г. по апрель 1941 г. под командованием капитан-командера Дж. Слотера, лейтенантов Дж. Колвина (с сентября 1940 г.) и М. Ретклиффа (с февраля 1941 г.) субмарина совершила 20 боевых походов в Северном море, у берегов Норвегии и в Бискайском заливе. В результате было потоплено 4 немецких и 1 финский транспорты, одно судно повреждено.

19.04.1941 г. “Sunfish” была выведена из строя в результате столкновения с минным заградителем «Минстер», а 30 сентября, находясь в ремонте в Тайне, получила дополнительные повреждения в ходе налета немецкой авиации, когда рядом с подводной лодкой взорвалась 250-кг бомба. В дальнейшем после ремонта субмарина использовалась в качестве учебного корабля.

Согласно договоренностям в Тегеране в конце 1943 г., “Sunfish” предназначена к передаче Советскому Союзу в счет раздела итальянского флота. 10.04. (по другим данным 9 марта) 1944 г. подводная лодка была зачислена в состав ВМФ СССР под обозначением «В-1». 30.05.1944 г. в Розайте состоялась торжественная церемония передачи корабля советскому экипажу, который прибыл в Великобританию в составе конвоя RA-59 и был сформирован из моряков подводной лодки «Л-20». Подводная лодка вошла в состав 7-го отдельного дивизиона ПЛ СФ. Командиром «В-1» назначен Герой Советского Союза капитан 2 ранга И.И. Фисанович.

25 июля 1944 г. вышла из Лервика в Полярный, однако на связь больше не выходила и к месту назначения не прибыла. По основной версии, «В-1» отклонилась от маршрута и 27 июля была ошибочно уничтожена патрульным самолетом «Либерейтор» (“Liberator») 86-й авиаэскадрильи Берегового командования ВВС Великобритании в 300 милях севернее Шетландских островов (64°34’N, 01°16’W, по другим данным 64°31’N, 01°16’W). Вместе с подводной лодкой погибли 50 членов экипажа.

### **230. «Ижора», пароход**

Грузовой пароход (лесовоз) Мурманского государственного морского пароходства. Построен в 1921 г. фирмой «Ллойд» (Англия). До 1934 г. носил имя “Windermere”. Длина 99 м, ширина 14 м, полная грузоподъемность 4760 т, скорость 9 уз. Экипаж 29 чел. В 1934 г. был куплен СССР для Балтийского пароходства, в 1940 г. передан Мурманскому МП. В ноябре 1941 г. в составе союзного конвоя PQ-2 совершил рейс в Великобританию. Вернулся в Мурманск 10.02.1942 г. с конвоем PQ-9/10. В начале марта 1942 г. следовал из Мурманска в Исландию с грузом пиломатериалов в составе конвоя QR-12. Из-за неисправности паровой машины отстал и 7 марта 1942 г. был обнаружен в Норвежском море юго-западнее о. Медвежий отрядом германских кораблей (линкор «Тирпиц», два эсминца). Отказался сдаться, открыл огонь по врагу (вооружение: одна 37-мм зенитка и два пулемета) и был расстрелян эсминцем «Фридрих Инн». По судну было произведено 136 выстрелов из орудий различных калибров, выпущены 2 торпеды и 2 глубинные бомбы.

Затонул в точке с координатами 72°35'N, 10°50'E. Радист «Ижоры» успел сообщить по радио о появлении кораблей противника. Сообщение с погибавшей «Ижоры» было принято английским легким крейсером «Кения», сопровождавшим конвой RQ-12. Это позволило направить группу самолетов на уничтожение немецкой эскадры, а конвою — избежать встречи с «Тирпицем»; суда конвоя RQ-12 благополучно дошли до Мурманска.

Капитан В.И. Белов, весь экипаж и пассажиры, находившиеся на борту, судна погибли. Удалось спастись только старшему помощнику капитана Н.И. Адаеву. Он был захвачен в плен и умер в концлагере.

## ИОНИЧЕСКОЕ МОРЕ

### НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)

#### **235. «Флора», корвет**

Заложен в 1805 г. в Главном адмиралтействе в С.-Петербурге, спущен 9.07.1806г. Строитель Г.С. Исаков. Длина 32,51 м. Ширина 8,77 м. Осадка 4,2 м. Вооружение (по положению 1805 г.): двадцать две 18-фн карронады.

1.09.1806 г. вышел из Кронштадта в Копенгаген, где присоединился к эскадре капитан-командора И.А. Игнатьева, направленной в Средиземное море для усиления эскадры вице-адмирала Д.Н. Сенявина. 17 сентября эскадра вышла из Копенгагена и 1 января 1807 г. прибыла в Котор, где находилась эскадра Д.Н. Сенявина. 26 января 1807 г. в районе Корфу корвет попал в шторм, 27 января сел на мель и погиб.

## ИРЛАНДСКОЕ МОРЕ

### НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)

#### **236. «Варяг», бронепалубный крейсер 1 ранга**

Был построен в 1898 г. в Филадельфии (США) на Верфях “William Cramp and Sons”. Спущен на воду в 1899 г. и введен в строй в 1901 г. Водоизмещение 6604 т, длина 129,56 м, ширина 15,9 м, осадка 5,94 м. Мощность двигателей 20000 л.с. Экипаж 20 офицеров, 550 матросов и унтер-офицеров. Минно-торпедное и артиллерийское вооружение.

В начале января 1904 г. корабли Первой Тихоокеанской эскадры крейсер «Варяг» и канонерская лодка «Кореец» находились в нейтральном корейском порту Чемульпо в распоряжении российского посольства в Сеуле. 8 февраля японская эскадра под командованием контр-адмирала Уриу блокировала Чемульпо. 9 февраля капитан «Варяга» В.Ф.Руднев получил от Уриу ультиматум покинуть порт. При выходе из порта «Варяг» и «Кореец» были встречены японской эскадрой. Отказавшись сдаться, русские кораб-

ли вступили в бой с 14 кораблями противника. После боя, чтобы не достаться врагу, «Кореец» был взорван, а «Варяг» затоплен. В 1905 г. «Варяг» был поднят японцами и включен в состав флота в качестве крейсера 2 класса под именем «Соя». В 1916 г. вместе с броненосцами «Сагами» и «Танго» крейсер был выкуплен Россией, переведен во Владивосток и включен в состав Флотилии Северного Ледовитого океана под прежним именем «Варяг».

В 1917 г. крейсер был направлен на капитальный ремонт в Англию, где был конфискован британцами, поскольку советское правительство отказалось платить по долгам Российской Империи. В 1920 г. он был продан немецким фирмам на слом. В 1925 г. при буксировке корабль попал в шторм и затонул у берегов Южной Шотландии в заливе Карлтон в точке с координатами 55°14'10"N, 4°51'28"W (Южный Эйршир, пос. Лендалфут (Lendalfoot)). Часть металлических конструкций была снята, а корпус впоследствии взорван.

В 2003 г. останки корабля были обнаружены съемочной группой телеканала Россия, снимавшей документальный фильм о судьбе легендарного «Варяга». Они находились в двух милях от деревни Лэнделфут на глубине 6-8 м. На поверхность были подняты трубки от паровых котлов крейсера, некоторые боцманские приспособления и табличка с маркировкой американского завода, поставлявшего на «Варяг» паровые приводы и насосы.

## СЕВЕРНОЕ МОРЕ

### НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)

#### 237. «Принцесса», шнява

Входила в состав Балтийского флота. Участвовала в Северной войне. В июле 1716 г. прибыла в Копенгаген. 5—14 августа шнява выходила в Балтийское море в составе четырех объединенных флотов (русского, датского, голландского и английского), затем вернулась в Копенгаген. 30 августа «Принцесса» под флагом Петра I выходила для осмотра шведских берегов, при этом была обстреляна шведскими береговыми батареями (получила пробоину в борту). В октябре 1716 г. «Принцесса» под командованием капитана 3 ранга П.П. Бредаля была отправлена в Северное море в крейсерство у полуострова Ютландия с целью задерживать шведские торговые суда, затем должна была идти в Голландию, но 23 ноября попала в сильный шторм, 1 декабря 1716 г. волнами была выброшена на отмель у острова Рем и разбилась. Экипаж был спасен (Северное море, Дания).

#### 238. Новопостроенный 66-пушечный корабль без названия<sup>1</sup>

Вошел в состав Балтийского флота. В июле 1758 г. под командованием капитана

---

<sup>1</sup> Обычно кораблям, построенным в Архангельске, название давали по их приходу в Кронштадт.



2 ранга Х. Лаптева вышел из Архангельска для перехода в Балтийское море. Во время сильного шторма 11—13 августа потерял все три мачты и зашел в Берген для ремонта. 11 сентября корабль вышел из Бергена под фальшивым вооружением. 19 сентября из-за ошибки в счислении наскочил на Скагенский риф. Посланная к берегу шлюпка перевернулась, погибли мичман и 15 матросов. 22 сентября корпус корабля переломился, и к 26 сентября он был полностью разбит. Экипаж на шлюпках свезен на берег, погибли 1 офицер и 15 матросов.

### **239. «Принц Густав», 74-пушечный корабль**

Построен в 1794 г. (?). Длина 166 футов 8 дюймов, ширина 46 футов.

20.08.1798 г. в составе эскадры контр-адмирала В.А. Карцова отправился из Ревеля в Англию. 31 августа прибыл в Копенгаген. В конце октября 1798 г. попал в шторм и затонул у берегов Норвегии в проливе Каттегат у местечка Дроммель (Драммен).

### **240. «Ингерманланд», парусный 74-пушечный линейный корабль**

Один из двадцати пяти 74-пушечных кораблей типа «Иезекиль». Заложен 30.08.1840 г. на Соломбальской верфи в Архангельске и после спуска на воду 24.05.1842 г. вошел в состав Балтийского флота. Строительство вел корабельный мастер В.А. Ершов по проекту А.М. Курочкина. Водоизмещение 3000 т, длина, по сведениям из различных источников, от 54,25 до 54,3 м, ширина 14,6 м, осадка от 5,82 до 6 м. По официальной классификации корабли этой серии относились к 74-пушечным, но в действительности несли от 74 до 80 24- и 36-фунтовых орудий.

24.07.1842 г. корабль под командованием капитана 1 ранга П.М. Трескина во главе отряда вышел из Архангельска на Балтику. На корабле находилось много пассажиров, в т.ч. женщин и детей. 30 августа (11 сентября), попав в сильный шторм в проливе Скагеррак близ маяка Окс-Э у берегов Норвегии (у входа в Христианзанд), из-за ошибки счисления выскочил на камни и разбился. В результате катастрофы погибли 389 чел., спастись удалось 509, в том числе командиру корабля и корабельному мастеру В.А. Ершову, находившемуся на борту.

### **241. «Александр Невский», 51-пушечный парусно-винтовой фрегат**

Построен в Санкт-Петербурге в 1859—1861 гг. Длина 90 м, ширина 17 м. Имел три мачты и паровую машину 800 атм. Фрегат являлся военным судном, использовавшимся для политических и представительских целей. Входил в состав Балтийского флота. В 1863 г. участвовал в экспедиции в США, в 1863 г. выполнял работу по транспортировке домой останков наследника престола Великого князя Николая, который умер в Ницце, в 1867—1868 гг. принимал участие в спасении гражданского населения восставшего Крита.

13 сентября 1868 г. фрегат на пути из Средиземного моря в Кронштадт ночью во время шторма сел на мель и затонул у северо-западного побережья полуострова Ютландия (Дания) недалеко от Тюборёна. На фрегате в числе вахтенных начальников находился Его

Императорское Высочество Великий князь Алексей Александрович (будущий генерал-адмирал) и при нем генерал-адъютант вице-адмирал К.Н. Посьет.

Крушение произошло от неизвестного течения, повлиявшего на курс. Возглавлявший поход вице-адмирал К.Н. Посьет в ту штормовую ночь решил идти в пролив Скагеррак под парусами без использования парового двигателя. Командир фрегата капитан 1 ранга О. фон Кремер посчитал такое решение неверным, однако не мог перечить адмиралу. Около 2.30 утра фрегат сильно ударился кормой о грунт. Вслед за первым ударом последовал второй, еще сильнее, а потом и третий. Адмирал, все офицеры и команда выбежали наверх. Адмирал приказал рубить мачты и строить плоты. Попытка спустить шлюпку и завести трос на берег закончилась трагедией — погибли два офицера и четыре матроса. Наконец трос завести удалось. К фрегату пришла спасательная лодка. На ней отправили больных и лейтенанта Тудора, который знал шведский язык. Из 774 человек команды погибли вызвавшиеся охотниками доставить на берег конец на шестерке два офицера и 4 матроса, утонувшие в бурунах. Последними фрегат оставили адмирал, командир и старший офицер.

После отправки экипажа в Россию датские рыбаки из окрестных поселков свезли на берег все, что было на борту «Александра Невского»: мебель, посуду, в том числе серебро и хрусталь, детали оснастки и оборудования корабля. И это все впоследствии распродалось на аукционах якобы для того, чтобы рыбаки могли получить финансовую компенсацию за усилия по спасению русских моряков. 2.11.1868 г. ввиду невозможности подъема «Александр Невский» был исключен из списков судов БФ. Вскоре после кораблекрушения два русских водолазных судна пришли к месту кораблекрушения и подняли пушки. Позднее по контракту был выкуплен участок морского дна и подняты металлические части корабля, в том числе паровая машина, которая имела 20 котлов.

В 1979 г. останки корабля были обнаружены на глубине 10 м, в 800 м от берега подводниками местного клуба под руководством Джертома Горманна Андерсена. С места кораблекрушения были подняты отдельные предметы: мозаика с изображением розы ветров, медные болты и гвозди, боеприпасы, пороховые заряды, часть обшивки от шлюпки и др.

В 2006 г. в музее Лемвиг была открыта экспозиция посвященная русскому фрегату и его крушению. В экспозиции представлена большая коллекция вещей с фрегата, включая штурвал, крепежные материалы корпуса, снаряжение, фарфор, изделия из стекла, самовар.

## СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ

### НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)

#### **242. «Слава России», трехмачтовый линейный корабль**

Был построен на Соломбальской верфи в Архангельске в 1773 г. Строители —

В. Гунион и Портнов. Спущен на воду 13.05.1774 г. Линкор был построен из дуба казанских лесов. Длина корабля 52 м, ширина 14,49 м, осадка 6,17 м. Штатный экипаж 460-550 офицеров и матросов. Вооружение: 66 пушек (30-фунтовые и 4 единорога), 77 ружей, 40 мушкетеров, 40 пистолетов, 60 сабель. Некоторое время находился в Архангельске, затем перешел в Кронштадт, откуда участвовал в рейдах, обеспечивавших «вооруженный нейтралитет».

В 1780 г. входил в состав эскадры, состоящей из семи кораблей, под командованием адмирала И.А. Борисова. Задача этой эскадры состояла в защите торговых путей Средиземного моря. 11 июня «Слава России» под командованием капитана 1 ранга Ивана Баскакова вместе с эскадрой направилась в поход по маршруту Копенгаген — о-в Тексель — Довер — Ла-Манш — Лиссабон — Гибралтар — Порт Магон.

21.10.1780 г. эскадра прошла Гибралтарский пролив и направилась к итальянскому порту Ливорно. 3 ноября, во время сильного шторма, около 22 часов «Слава России» потеряла контакт с остальными судами эскадры. В 23.00 на корабле увидели прямо по курсу берег. Отданные два якоря не удержали корабль, и он налетел на камни острова Лажа—Лингер в 8 милях к востоку от Тулона в точке с координатами 43°07'N, 5°55'E. Погибли 11 человек.

Останки корабля были найдены в 1957 г. группой французских исследователей под руководством Ж.-И. Кусто и Ф.Тайе. В 1980 г. начались его планомерные раскопки. На поверхность были подняты пушки, ружья, древние иконы, монеты, корабельные инструменты и другие предметы. В настоящее время останки корабля покоятся на глубине около 40 м.

### **243. «Пересвет», броненосец**

Головной корабль серии из трёх броненосцев (помимо него, в серию входили «Ослябя» и «Победа»), построенных на рубеже XIX—XX вв. на Балтике и предназначенных прежде всего для крейсерских действий в океане.

Заложен 9.11.1895 г. на Балтийском заводе, спущен на воду 7.05.1898 г. и 6.08.1901 г. введен в эксплуатацию. Полное водоизмещение фактическое 14790 т, нормальное по проекту 12674 т; длина наибольшая 132,4 м, по конструктивной ватерлинии 130 м, между перпендикулярами 122,3 м; ширина 21,8 м; осадка по проекту 7,93 м, фактическая с нормальным запасом угля 8,43 м. Вооружение: четыре 254-мм, одиннадцать 152-мм, двадцать 75-мм, двадцать 47-мм и шесть 37-мм пушек, два 63,5-мм десантных орудия Барановского, пять 381-мм торпедных аппаратов.

11.10.1901 г. «Пересвет» под командованием капитана 1 ранга Н.С. Королёва вышел из Кронштадта и отправился на Дальний Восток. 15 января он пришёл в Порт-Саид, а 5 апреля, посетив по пути Аден, Коломбо, Батавию и Гонконг, броненосец прибыл в Порт-Артур, где стал кораблём младшего флагмана эскадры.

В январе—феврале 1903 г. корабль посетил Иокогаму и Нагасаки, пройдя в последнем порту докование. К сентябрю, сходяв также во Владивосток, где его, как и прочие

корабли, перекрасили в боевой зеленовато-оливковый цвет, он вернулся в Порт-Артур. 19 октября на эскадре провели «примерно-боевую» стрельбу — как оказалось, последнюю перед войной.

В годы войны броненосец принимал участие в боевых действиях и отражал своей артиллерией атаки японских кораблей в Порт-Артуре. 28 июля участвовал в морском сражении, известном под названием боя в Желтом море. За время боя (включая отражение атак миноносцев при возвращении в Порт-Артур) «Пересвет» получил значительные повреждения.

Находясь в Порт-Артуре, броненосец в течение нескольких дней подвергался интенсивному артиллерийскому обстрелу. После ряда попаданий начался сильный пожар, и командовавший им капитан 2 ранга Дмитриев, опасаясь взрыва погребов, приказал открыть кингстоны. Корабль сел на грунт; вода в кормовой части доходила почти до верхней палубы.

29.06.1905 г. (нового стиля) «Пересвет» был поднят японцами, переименован в «Сагами» и торжественно включён в состав японского флота. Переход в Сасебо он совершил своим ходом. Ремонт в доке продолжался до 17 августа, после чего корабль направился в Токийский залив для участия в параде, посвящённом победоносному окончанию войны. После парада корабль вновь отправился в ремонт, на этот раз капитальный, совмещённый с модернизацией. Работы продолжались до 1909 г., после чего «Сагами» был переклассифицирован в броненосец береговой обороны 1 класса.

В 1916 г. броненосец был выкуплен Россией и после проведения неотложных работ и испытаний перешел в Майдзуру и 19.10.1916 г. направился в европейские воды. Посетив по дороге Гонконг, Сингапур, Аден и Суэц, 6 декабря он прибыл в Порт-Саид.

22 декабря 1916 г. «Пересвет» в сопровождении английского эсминца вышел из Порт-Саида в Средиземное море. Опасаясь подводных лодок, корабли шли противолодочным зигзагом. В 17.30 «Пересвет» подорвался носом и кормой сразу на двух минах, при этом была сорвана крыша носовой башни. Считая, что корабль атакован подводной лодкой, расчёты противоминной артиллерии открыли огонь по воде. Однако корабль быстро погружался, и командир приказал команде спасаться. Спустить успели лишь один паровой катер. В 17.47 «Пересвет» опрокинулся и затонул в 10 милях на норд-ост 24° от Порт-Саида на глубине около 45 м. Английский эсминец и подошедшие французские траулеры в течение четырёх часов подняли из воды 557 человек из состава русского экипажа, однако девять из них скончались от ран и переохлаждения. С кораблём погибли 252 человека. 28 марта 1917 года «Пересвет» был официально исключён из списков флота. Позже выяснилось, что корабль погиб на минном заграждении, выставленном немецкой подводной лодкой «U-73».

## ЧЕРНОЕ МОРЕ

БОЛГАРИЯ

## НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)

**244. № 10, транспорт**

Бывший турецкий транспорт, взятый в плен во время войны с Турцией 1828—1829 гг. Вошел в состав ЧФ.

Участвовал в войне с Турцией 1828—1829 гг. 8.07.1829 г. в составе отряда (командир П.С. Луговской) вышел из Севастополя к Сизополю с десантом на борту. 11 июля в корпусе открылась сильная течь, справиться с которой экипаж не смог (из-за ветхости судна). Экипаж и десант были сняты на ФР «Тенедос», а транспорт затонул.

**245. «Царевна», почтово-пассажирский пароход**

Был построен на верфи “Samuda Brotherts” в Лондоне в 1872 г. Принадлежал Русскому обществу пароходства и торговли (РОПиТ). 24 января 1902 г. во время рейса из Константинополя в Бургас выскочил на камни в районе Сизополя и затонул.

**246. «Черкасск», товарный пароход**

Судно Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ). Потерпело крушение 20 января 1882 г., налетев на камни у входа в Бургасский залив (Болгария). Через 20 дней переломилось и затонуло.

**247. «Лейтенант Пущин», эскадренный миноносец**

13.07.1903 г. зачислен в списки судов Черноморского флота, 17.01.1904 г. заложен на стапеле завода «Наваль» Общества Николаевских заводов и верфей в Николаеве, спущен на воду в ноябре 1904 г., вступил в строй в августе 1907 г. Водоизмещение 450 т. Размеры: длина 65,8 м, ширина 6,4 м, осадка 2,85 м. Силовая установка: 2 вертикальные паровые машины тройного расширения, 4 котла, 2 винта, 6000 л.с. Вооружение: 2×75-мм орудия, 4×7,62-мм пулемета, 2 надводных 457-мм торпедных аппарата; с 1912 г. — 2×75-мм орудия, 2 надводных 457мм торпедных аппарата, 18 мин заграждения; с 1916 г. — 2×75-мм орудия, 3×7,62-мм пулемета, 2×1 надводных 457-мм торпедных аппарата, 18 мин заграждения. Экипаж 72 чел. С 7.04.1907 г. — «Лейтенант Пущин». До 10.10.1907 г. классифицировался как миноносец.

В период Первой мировой войны участвовал в набеговых операциях на коммуникации и побережье противника, оказывал артиллерийскую поддержку приморским флангам войск Кавказского фронта, обеспечивал и прикрывал действия других сил флота. С 10.01. по 16.02.1916 г. участвовал в Эрзерумской наступательной операции. Совместно с другими кораблями уничтожил до 46 турецких парусников.

9 марта 1916 г. при следовании на разведку в районе Варны (мыс Иланджик) подорвался на болгарской mine заграждения, переломился пополам и затонул.

В августе 2009 г. был обнаружен водолазами болгарского клуба «Друзья и дайвинг» на глубине 32 м. Тогда же на поверхность были подняты останки бортовой радиостанции, часы и некоторые другие мелкие предметы, на которых были обнаружены надписи на русском языке. В сентябре 2010 г. останки судна были обследованы совместной экспедицией представителей болгарских Военно-морских сил, Военно-морского музея, Института океанологии и водолазного клуба «Друзья и дайвинг».

## НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

### ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 гг.)

#### **248. «Щ-211», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Серии X проекта Щ - «Щука». Была заложена 3.06.1934 г. на заводе № 200 имени 61 коммунара в Николаеве, заводской № 1035. Спущена на воду 3.09.1936 г., 5.05.1938 г. вступила в строй и вошла в состав Черноморского флота.

К началу войны входила в 4-й дивизион 1-й бригады подводных лодок, базировавшийся в Севастополе.

5.08.1941 г. «Щ-211» вышла из Севастополя под командованием капитан-лейтенанта А. Девятко с 14 болгарскими коммунистами на борту. Старшим группы был полковник Цвятко Радойнов. Задача разведывательно-диверсионной группы, получившей кодовое название «подводники», была возглавить коммунистическое сопротивление в разных областях Болгарии. Подлодка достигла болгарского побережья 8 августа. Из-за сильного света луны и риска быть обнаруженной группа десантировалась на три дня позже — 11 августа, в устье реки Камчия, севернее мыса Карабурун. Из всей группы войну пережили Костадин Лагадинов (позже военный юрист и генерал Болгарской народной армии), Видинов Кирил Рангелов (1905—1994, генерал Болгарской народной армии) и Маринов Иван, врач.

За 5 месяцев службы лодка совершила 4 боевых похода, суммарно провела 64 дня в море, совершила 4 атаки и выпустила 6 торпед, потопив два судна, в том числе итальянский танкер «Суперга» (6154 брт).

14 ноября 1941 г. ушла в боевой поход в район Варны, из которого не вернулась. Причина и место гибели долгое время оставались неизвестными.

В начале 1942 г. море выбросило на песчаный пляж у села (ныне город) Бяла, к северу от мыса Ак-Бурну (ныне мыс Свети-Атанас) обезображенный труп советского морского офицера в резиновом костюме с разбитым биноклем на шее. Этим моряком оказался помощник командира «Щ-211» старший лейтенант П.Р. Борисенко. Вероятно, в момент гибели «Щ-211» находилась в надводном положении, и нёсший на мостике вахту Борисенко погиб при взрыве.

В 2000 г. на дне южнее Варны в точке с координатами 43°06',8N, 28°07',5'E, болгарскими аквалангистами был обнаружен остов «Щуки» серии X. Последующие исследова-



ния показали, что найденные останки принадлежат «Щ-211». В 2003 г. было произведено детальное подводное обследование объекта. Было установлено, что корпус подлодки разломлен на две неравные части. Более массивная, кормовая, лежала курсом 60 градусов с креном на 5 градусов на левый борт и дифферентом 10 градусов на нос. Носовая часть была зарыта в грунт на 5 м. Лодка сильно обросла ракушкой, слой местами достигал 20 см. Корпус подводной лодки был на 40 см покрыт илом. Ограждение прочной рубки полностью отсутствовало. Входные люки в 4-й и 7-й отсеки были открыты, а верхняя крышка рубочного люка тоже отсутствовала.

Всего на лодку было произведено 35 спусков общей продолжительностью более 50 часов. На поверхность подняли несколько фрагментов лодочных механизмов, советскую каску, хорошо сохранившийся котелок компаса, куски лееров и изоляции — всего 28 предметов. Кроме того были демонтированы и подняты левый трехлопастный винт с кронштейнами и 45-мм носовая пушка. После ее очистки многие механизмы оказались действующими. На выщербленном металле орудийного замка нашли заводской номер «№ 2162» и надпись «1939 год», на лафете — серийный номер. Другой важной находкой стал фрагмента металлической пластины с гербом Советского Союза.

Оружие, причинившее столь обширные повреждения кораблю, определено не было, так как ни установленные в том районе мины, ни глубинные бомбы, применявшиеся румынами в 1941 г, такого эффекта произвести не могли. Данных о произведённых в тот период атаках нет, поэтому точная причина гибели корабля остаётся неизвестной.

Место гибели лодки в соответствии с международными правилами объявлено братской могилой 44 советских подводников и местом воинской славы Черноморского флота России.

#### **249. «Щ-204», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Серия V-бис-2 проекта Щ — «Щука». До 1934 г. носила имя «Минога». Лодка была заложена 15.04.1934 г. на заводе № 194 имени А. Марти «Судомех» в Ленинграде, заводской № 216/10. В 1934 г. в виде восьми секций доставлена на завод № 200 имени 61 коммунара в Николаеве для сборки и достройки. Спущена на воду 31.12.1934 г. 30.12.1935 г. вступила в строй и 9.01.1936 г. вошла в состав Черноморского флота. Водоизмещение (надводное/подводное) 609,9/706,4 т. Размеры: длина 58,8 м, ширина 6,2 м, осадка 4,3 м. Силовая установка: 2×685 л.с. дизеля, 2×400 л.с. электромотора. Вооружение: 4 носовых и 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата (10 торпед). Экипаж 46 человек.

С марта 1939 года командиром лодки был И.М. Гриценко.

В 1941 г. на базе «Щ-204» прошли испытания 76-мм пушки Ф-35 конструкции Грабина, созданной в единственном экземпляре. На 22 июня 1941 г. «Минога» входила в первую линию подводных лодок, базировавшуюся в Севастополе.

В годы войны «Щ-204» совершила 3 боевых похода, боевых успехов не достигла. Между 6 декабря и 9 декабря 1941 г. лодка была потоплена. Вместе с лодкой погибли все 46 членов экипажа.

5 июня 1983 г. лодка была обнаружена болгарским рыболовецким траулером «Алка» в районе с координатами 42°53'45"N, 28°03'38"E. Болгарские и советские водолазы обследовали лодку и смогли демонтировать часть механизмов. По поднятым документам установлено, что лодка подверглась авианалету, а также подорвалась на mine, но происхождение обширных повреждений верхней части лодки в районе 3, 5 и 7 отсеков и многочисленных осколочных и пулевых отверстий не объяснены до сих пор.

76-мм орудие было поднято и вошло в экспозицию музея Черноморского флота.

### **250. «Щ-210», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Серия X проекта Щ - «Щука». Была заложена 3.06.1934 г. на заводе № 200 имени 61 коммунара в Николаеве, спущена на воду 13.03.1936 г., 31.12.1936 г. вступила в строй и 9.03.1937 г. вошла в состав Черноморского флота. Водоизмещение (надводное/подводное): 586/708 т. Размеры: длина 58,8 м, ширина 6,2 м, осадка 4,0 м. Силовая установка: 2×800 л.с. дизеля, 2×400 л.с. электромотора. Вооружение: 4 носовых + 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата (10 торпед), 2×45-мм орудия 21-К. Экипаж 40 человек.

К началу войны входила в 3—й дивизион 1-й бригады подводных лодок, базировавшийся в Севастополе, числилась в 1-й линии кораблей. Командиры лодки: Г.А. Михайлов (июнь 1941 г. — 25.09.1941 г.), И.Л. Зельбст (25.09.1941 г. — март 1942 г.).

В годы войны «Щ-210» совершила 5 боевых походов, провела одну безуспешную торпедную атаку.

12 марта 1942 года «Щ-210» ушла в боевой поход, из которого не вернулась. Причина и место гибели долгое время оставались неизвестными. Предположительной причиной называлась атака авиацией при переходе на позицию.

Летом 1983 г. лодка была обнаружена на дне в 4 милях восточнее мыса Шаблер в районе с координатами 43°33'04"N, 28°43'25"E. В 1987 г. было произведено подводное обследование остова лодки. Обнаруженная пробоина имела небольшой размер, что позволило считать причиной гибели лодки подрыв на немецкой противолодочной mine UMA из заграждения S-15, которое было выставлено румынским заградителем «Мурджеску» в декабре 1941 г.

### **251. «С-34», подводная лодка**

Типа «С», IX-бис серия. Заложена 29.11.1937 г. на заводе № 198 имени А. Марти (Черноморский судостроительный) в Николаеве, спущена на воду 2.09.1939 г., вступила в строй 29.03.1941 г. и 1.05.1941 г., подняв Военно-морской флаг, вошла в состав ЧФ. Водоизмещение (надводное/подводное) 837/1084,5 т. Размеры: длина 77,7 м, ширина 6,4 м, осадка 4,35 м. Силовая установка: 2 дизеля по 2000 л.с., 2 электромотора по 550 л.с. Вооружение: 4 носовых + 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата (12 торпед), 1×100-мм, 1×45-мм.

Участвовала в Великой Отечественной войне. Выходила на дозорную позицию в район между Евпаторией и Констанцей.

8 ноября 1941 г. вышла из Поти и на базу не вернулась. 14-го ноября на берегу в районе Сизополя были обнаружены тела двух членов экипажа «С—34». Очевидно, лодка подорвалась на mine, а моряки утонули, пытаясь доплыть до берега после выхода из затонувшей на мелководье субмарины. На борту лодки погиб 51 человек.

В 2000-х годах лодка была обнаружена болгарскими дайверами «Блэк си дайв Одессос». Однако дальнейшие исследования показали, что останки принадлежат немецкой подводной лодке.

### **252. Л-24 «Калининец», подводная лодка**

Одна из 6 советских субмарин проекта «Ленинец» (серия XIII—бис), ставших первыми минными заградителями, которые были полностью разработаны в Советском Союзе (предыдущие заградители разрабатывались и строились в Великобритании). Заложена 20.01.1938 г. на заводе № 198 имени А. Марти в Николаеве и 17.12.1940 г. спущена на воду. Водоизмещение (надводное/подводное) 1099/1399 т. Размеры: длина 83,3 м, ширина 7,0 м, осадка 4,05 м. Силовая установка: 2×1100 л.с. дизеля, 2×650 л.с. электромотора. Вооружение: 6 носовых + 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата, 20 мин, 1×100-мм, 1×45-мм орудия. Экипаж 55 чел.

Начало войны встретила в составе Отдельного дивизиона ПЛ ЧФ в Николаеве. Лодка стояла у достроечной стенки завода. Ее готовность составляла 75%. 7.11.1941 г. лодка перебазировалась в Поти, где и была достроена. 9.02.1942 г. командиром «Л-24» назначен капитан 3 ранга Апостолов Георгий Петрович. 6.05.1942 г. включена в боевой состав Черноморского флота и сразу стала главным минным заградителем ЧФ. В ее задачи входили постановка минных заграждений на фарватерах, в узкостях и в местах предполагаемого развертывания кораблей противника, а также нанесение ударов по кораблям и транспортам с использованием торпедного и артиллерийского вооружения.

6 декабря 1942 г. «Л-24» вышла из порта Поти с задачей установить 20 мин вдоль болгарского берега — на пути перехода немецких транспортов из Румынии с вооружением для взятия Сталинграда. В район боевого дежурства подлодка должна была прибыть 15 декабря. За три дня до этого командование ЧФ получило от капитана субмарины «Л-24» радиограмму, в которой была просьба подводников подготовить маяки для возвращения подводной лодки. В Поти экипаж подлодки ждали 31 декабря в канун Нового года. Но ни в назначенную дату, ни спустя несколько дней советская субмарина «Л-24» не вернулась. На радиограммы руководства флота капитан подлодки не отвечал.

Через 33 дня после начала похода подлодки, 9 января 1943 г. было официально объявлено о гибели субмарины. По архивным документам историки определили примерную дату трагедии 12—14 декабря 1942 г. Основной версией катастрофы подлодки «Л-24» «Калининец» считался подрыв на mine.

В 1991 г. останки лодки были обнаружены экспедицией болгарского Института океанологии на глубине 59—60 м у мыса Шабла, в точке с координатами 43°19.392'N, 28°42.550'E. В 2009 г. лодка была обследована российской подводной поисковой экс-

педицией «Поклон кораблям Великой Победы». В результате удалось установить, что «Л-24» действительно подорвалась на mine: взрыв произошел по левому борту в районе 3 отсека. Но самым шокирующим стало открытие, что у подводников не было, ни единого шанса на спасение. Аккумуляторные батареи подлодки выделили большое количество водорода. После взрыва мины внутри субмарины образовался огненный шар из скопившегося водорода, который пронесся по всей длине корпуса подлодки и сжег все на своем пути. На это указывали следы оплавленного металла на узлах и агрегатах затонувшей лодки.

## **РУМЫНИЯ**

### **НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)**

#### **253. «Святой Андрей», лансон**

Входил в состав Черноморского флота. В начале апреля 1792 г. под командованием лейтенанта Варвараки вышел из Одессы к устью Дуная. 4 апреля из-за противного ветра встал у входа в Сулинское гирло. На следующий день сильным ветром был сорван с якоря и разбился на рифе Св. Георгия.

#### **254. Транспорт № 2**

Входил в состав Черноморского флота. В 1831 г. перевозил грузы между портами Черного моря. 29 июля 1831 г. под командованием капитан-лейтенанта В.А. Потаповича, выходя из Сулинского гирла Дуная, сильной зыбью был выброшен на мель. Экипаж не смог стянуть судно на глубину и съехал на берег. К 30 июля транспорт был разбит.

#### **255. Транспорт № 14**

Бывший турецкий транспорт, взятый в плен во время войны с Турцией 1828—1829. Вошел в состав ЧФ. В 1829 и 1830 г. ходил между портами Черного моря. В 1830 г. на пути от Кюстендже в Николаев потерпел крушение между Георгиевским и Портицким гирлами Дуная. В разное время транспортом командовали: В.К. Гайтани (1829 г.), А.И. Огранович (1830 г.).

#### **256. «Николай», транспорт**

По другим данным — «Святой Николай». Куплен в 1821 г., вошел в состав ЧФ.

В 1821—1825 гг. перевозил грузы между портами Черного и Азовского морей. В 1826 и 1827 г. занимал брандвахтенный пост в Керченском проливе. В 1830—1839 гг. перевозил грузы между портами Черного моря. В 1838 г. находился в составе отряда судов Абхазской экспедиции. 9—11.10.1839 г. на переходе из Николаева в Измаил выдержал сильный шторм, в корпусе открылась течь, и командир решил зайти в Сулинское гирло Дуная. Вечером 11 октября при входе в гирло транспорт сел на косу, корпус его разломился, и он затонул. Экипаж был спасен. В разное время транспортом командовали: Г.И. Немтинов

(1821—1825 гг.), М.П. Панютин (1826—1827 гг.), В.К. Гайтани (1830 г.), Ф.Г. Евлашев (1832—1839 гг.).

### **257. «Царица», транспорт**

Спущен на воду в 1895 г. Зачислен в состав флота 25.03.1915 г. как транспорт №75. Водоизмещение 2891 брт.

19 октября 1916 г. транспорт № 75 «Царица» следовал из Одессы в Констанцу с 880 тоннами интендантского груза. В районе Портицкого гирла реки Дунай судно было атаковано германской подводной лодкой UB-4 (командир лейтенант Шварц). Сразу после взрыва торпеды экипаж съехал с судна на берег, не приняв мер к борьбе за живучесть. Прибывшие из Констанцы миноносцы и тральщики попытались спасти транспорт, отбуксировав его к берегу. Но попытки не удались, и «Царица» затонула, не дойдя до мелководья.

По данным исследователя А. Елкина, недалеко от Портицкого гирла было обнаружено подводное препятствие (на более ранних лоциях, это препятствие имеет значок «затопленное судно»). Объект находится в точке с координатами 44°41'N, 29°05'E на глубине около 14 м. Возвышение над грунтом 4 м. Однако размеры подводного препятствия незначительные и не соответствуют корпусу судна водоизмещением 2891 брт. Можно предположить, что это останки части разрушенного и замытого грунтом корпуса транспорта №75 «Царица». Версия требует уточнения.

## **НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ**

### **ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 гг.)**

#### **258. «Москва», лидер эскадренных миноносцев**

Типа «Ленинград», проект 1. Заложен 29.10.1932 г. на стапеле Судостроительного завода № 198 имени А. Марти в Николаеве. Спущен на воду 30.10.1934 г. Вступил в строй 10.08.1938 г. и зачислен в состав 3-го дивизиона Отряда легких сил Черноморского флота ВМФ СССР. Водоизмещение 2597 т. Размеры: длина 127,5 м, ширина 11,7 м, осадка 4,18 м. Скорость хода максимальная: 43,57 узла. Дальность плавания: 1800 миль при 20 узлах. Силовая установка: 3 вальная ПТУ, 66000 л.с. Вооружение: 5×130-мм, 2×76,2-мм, 2×45-мм, 10×37-мм орудий, 4×12,7-мм пулемета, 2×4 533-мм торпедных аппарата, 76 мин. Экипаж 243 чел.

26 июня 1941 г. лидер «Москва» под командованием капитан-лейтенанта А.Б. Тухова, совместно с лидером «Харьков» и эсминцем «Смышленный», участвовал в набеговой операции на румынский порт Констанца. По одной из версий гибели, лидер эсминцев подорвался на mine румынского заграждения. По другой, был торпедирован по ошибке советской подводной лодкой «Щ-206». Из экипажа в 344 человека катера и гидросамолеты



противника подобрали из воды, по разным данным, от 69 до 75 человек (6 офицеров и 69 матросов).

В начале мая 2011 г. останки эсминца были обнаружены в 30 км от Констанцы на глубине 45 м, в точке с координатами 44°01'N, 28°50'E (по другим данным — 44°02'N, 28°50'E). Исследования показали, что корпус судна был разломлен пополам, что говорит о том, что на корабле, вероятнее всего, взорвались арсенал или торпеды, находившиеся на его борту.

### **259. «М-58», подводная лодка**

Типа «М», XII серия. Была заложена 25.10.1937 г. в Горьком на заводе № 112 («Красное Сормово»). Спущена на воду 28.04.1939 г., вошла в состав Черноморского флота 10.10.1939 г. Водоизмещение (надводное/подводное): 206/256 т. Размеры: длина 44,5 м, ширина 3,3 м, осадка 2,58 м. Скорость хода (надводная/подводная): 14/8,2 узлов. Дальность плавания: над водой 3440 миль при 9 узлах, под водой 110 миль при 2,8 узлах. Силовая установка: дизель 800 л.с., электромотор 400 л.с. Вооружение: 2 носовых 533-мм торпедных аппарата (2 торпеды), 1×45-мм орудие 21-К. Глубина погружения: до 60 м. Экипаж 20 человек.

В годы Великой Отечественной войны принимала активное участие в боевых действиях. Совершила 6 боевых походов: несение позиционной и дозорной службы.

16.10.1941 г. «М-58» вышла в свой шестой боевой поход, из которого на базу не вернулась. Вместе с лодкой погибли 19 членов экипажа, в том числе командир — капитан-лейтенант Н.В. Елисеев.

По наиболее распространенной версии, «М-58» погибла на mine в районе Констанцы в период с 18 по 21 октября 1941 г. По некоторым данным корпус субмарины был обнаружен в послевоенное время, но материалы ее обследования не обнародованы.

### **260. «М-59», подводная лодка**

Типа «М», XII серия. Была заложена 25.10.1937 г. в Горьком на заводе № 112 («Красное Сормово»). Спущена на воду 13.06.1939 г., вошла в состав Черноморского флота 19.06.1939 г. в состав 7 дивизиона 2 бригады подводных лодок ЧФ.

В годы Великой Отечественной войны принимала активное участие в боевых действиях. Совершила 3 боевых похода: несение позиционной и дозорной службы.

Третий боевой поход стал для «М-59» и двадцати членов её экипажа последним. Самая распространенная версия по поводу гибели «М-59» — лодка погибла на mine в конце октября — начале ноября 1941 г. в районе Сулины. Кроме того, существует предположение, что «М-59» стала жертвой тарана румынского эсминца «Реджеле Фердинанд» 5 ноября 1941 г. в районе Сулины.

### **261. «Л-6», «Карбонарий», дизель-электрическая минно-торпедная подводная лодка**

Последний корабль серии II типа «Ленинец». Была заложена 15.03.1930 г. на заводе имени А. Марти (Николаев) под заводским № 201/33. 3.11.1932 г. спущена на воду.



9.05.1933 г. был подписан приёмный акт, однако в связи с испытаниями на дизелях «Л-6» механического наддува системы Бюхи фактически лодка вступила в строй только через два года, в мае 1935 г. Водоизмещение (надводное/подводное): 1038,3/1330,6 т. Размеры: длина 78 м, ширина 7,0 м, осадка 4,25 м. Скорость хода (надводная/подводная): 13,83/8,28 узлов. Дальность плавания: над водой 5300 миль при 9 узлах, под водой 135 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: 2×1100 л.с. дизеля, 2×650 л.с. электромотора. Вооружение: 6 носовых 533-мм торпедных аппарата, 20 мин, 1×100-мм орудие. Глубина погружения до 90 м. Экипаж 55 чел.

Начало Великой Отечественной войны «Л-6» встретила, находясь в капитальном ремонте, который был закончен 19 октября. 10.01.1942 г. на переходе из Новороссийска в Потти из-за грубой ошибки в никем не проверенных расчётах неопытного штурмана, «Л-6» на полном ходу села на камни в районе мыса Дооб и бухты Рыбацкой. В результате последовавшего расследования трибунал приговорил командира лодки С.П. Буля к 10 годам исправительно-трудовых лагерей, командира штурманской части (БЧ-1) к 8 годам, дивизионного штурмана (который также находился на борту в момент аварии) к 7 годам лагерей. Отбытие наказания было отсрочено до окончания войны, и вскоре офицеры были восстановлены в своих должностях. Ущерб от аварии составил около 1,5 миллиона рублей, а сам инцидент стал одной из причин выхода приказа командующего флотом Н.Г. Кузнецова № 0511 «О принятии мер по изжитию аварий навигационного характера на кораблях ВМФ» от 14 июня 1942 г.

В период Великой Отечественной войны «Л-6» совершила 12 боевых походов (суммарно 177 суток) и 1 транспортный рейс в осаждённый Севастополь (2 суток). Осуществила 4 торпедных атаки с выпуском 11 торпед и 3 минных постановки, в ходе которых было выставлено 60 мин. Потопила торпедами немецкий трофейный транспорт “Wolga-Don”. В апреле 1944 г. в ходе очередного похода субмарина пропала без вести, её судьба и местоположение неизвестны. Погибли 55 членом экипажа, в том числе командир — капитан 3 ранга Б.В. Гремяко.

Существует несколько версий ее гибели:

— 16 апреля 1944 г. потоплена немецким сторожевиком “UJ115” “Rosita” и гидросамолётом “BV-138” в точке с координатами примерно 44°17’N, 30°15’E;

— 18 апреля 1944 г. потоплена немецким сторожевиком “UJ104” и румынской канлодкой «Гикулеску» в точке 43°28’N, 31°32’E.

## **262. «Щ-206», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Типа «Щ», V-бис-2 серия. Заложена 5.01.1934 г. на заводе № 200 имени 61 коммунара в Николаеве. Спущена на воду 6.11.1934 г. (по другим данным 01.02.1935 г.), вступила в строй 14.08.1936 г. (по другим данным 17.11.1936 г.) и 1.10.1936 г. включена в состав ЧФ. До 1934 г. носила имя «Нельма». Водоизмещение (надводное/подводное): 609,9/706,4 т. Размеры: длина 58,8 м, ширина 6,2 м, осадка 4,3 м. Скорость хода (надводная/подводная): 10,7/5,5 узлов. Дальность плавания: над водой 9300 миль при 8,8 узлах, под водой

100 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: 2×685 л.с. дизеля, 2×400 л.с. электромотора. Вооружение: 4 носовых + 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата (10 торпед). Глубина погружения: до 90 м. Экипаж 40 человек.

Участвовала в Великой Отечественной войне: действия на коммуникациях противника у берегов Румынии, совершила единственный боевой поход, из которого не вернулась.

Погибла в июне-июле 1941 г по неизвестной причине на позиции в районе порта Мангалия и 27.07.1941 г. исключена из состава ВМФ.

Есть версия, что «Щ-206» погибла рано утром 26.06.1941 г. в результате атаки эскадренного миноносца «Сообразительный» при отходе наших кораблей после артиллерийского обстрела порта Констанца.

По некоторым сведениям, после войны лодка была обнаружена, однако Главный морской штаб СССР якобы категорически запретил не только ее подъем, но и обследование. По данным исследователя А. Елкина, в 8,5 милях северо-восточнее порта Мангалия в точке с координатами 43°53'N, 28°46'E гидрографами был отмечен затонувший объект, по размерам соответствующий подводной лодке.

### **263. «Щ-213», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Типа «Щ», X серия. Была заложена 04.12.1934 г. на заводе имени 61 коммунара в Николаеве. 13.04.1937 г. спущена на воду. Водоизмещение (надводное/подводное): 586/708 т. Размеры: длина 58,8 м, ширина 6,2 м, осадка 4,0 м. Скорость хода (надводная/подводная): 14,1/8,5 узлов. Дальность плавания: над водой 4500 миль при 8,5 узлах, под водой 100 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: 2×800 л.с. дизеля, 2×400 л.с. электромотора. Вооружение: 4 носовых + 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата (10 торпед), 2×45-мм орудия 21-К. Глубина погружения: рабочая 75 м, предельная 90 м. Экипаж 40 человек.

15.12.1938 г. вошла в состав Черноморского флота.

Война застала подлодку в разоруженном состоянии в Севастополе, откуда она должна была перейти для текущего ремонта в Николаев. Начавшиеся боевые действия не изменили этих планов, но заканчивать ремонтные работы пришлось фактически уже под вражеским огнем, за пять дней до падения города.

В годы войны «Щ-213» совершила 6 боевых походов, потопила 2 вражеских судна.

В шестой и последний поход на вражеские коммуникации подлодка отправилась в ночь на 28 сентября 1942 г. и на базу не вернулась.

В 2008 г. на 30-метровой глубине в 10 километрах от румынского порта Констанца румынскими и голландскими дайверами была найдена затонувшая подлодка, а спустя два года она была идентифицирована как «Щ-213».

### **264. «Т-410» «Взрыв», базовый тральщик**

Тип «Фугас», проект 58. Заложена 29.04.1937 г. (Морской завод, Севастополь), заводской № 191. Спущен на воду 29.04.1938 г., вступил в строй 9.03.1939 г. и вошел в состав Черноморского Флота. Получил бортовой номер «25». 25.07.1939 г. по общей

классификации кораблю дан тактический номер «Т-410» («БТЩ-410»). Водоизмещение: 459 т. Размеры: длина 62 м, ширина 7,2 м, осадка 2,13 м. Скорость полного хода: 18 узлов. Дальность плавания: 5300 миль при 14 узлах. Силовая установка: 2×1500 л.с., 2 вала. Вооружение: 1×100-мм орудие Б-24, 1×45-мм орудие 21-К, 3×12,7-мм пулемета, 20 бомб, 27 мин, 46 минных защитников, 1 трал Шульца, 2 параван-трала К-1, 1 змейковый трал. Экипаж 44 чел.

В период Великой Отечественной войны участвовал в защите морских коммуникаций и баз, в обороне Одессы и Севастополя в Керченско-Феодосийской десантной операции 25.12.1941—2.01.1942 гг.

В конце августа 1944 г. для занятия портов вышедшей из войны Румынии был сформирован отряд в составе БТЩ «Щит», «Искатель» и «Взрыв» в охранении охотников БО-105, БО-103 и МО-360. На борту кораблей находились десантники из 83-й бригады морской пехоты для занятия порта, а также экипажи для трофейных румынских кораблей. 01.09.1944 г. отряд вышел из Одессы в Тендру и оттуда в Констанцу. В 06.22 следующего дня на подходной точке фарватера корабли застопорили ход, ожидая встречающий румынский минный заградитель «Адмирал Мурджеску». В этот момент концевой базовый тральщик «Взрыв» был атакован германской подводной лодкой «U-19» (командир лейтенант Оленбург). Две торпеды попали в носовую часть корпуса под ходовым мостиком, в носовом погребе произошла детонация боезапаса. Тральщик быстро затонул кормой вверх, в точке с координатами 43°51'N, 29°12'E. Погиб весь офицерский состав корабля, в том числе командир капитан-лейтенант С.С.Грабильников, командир БЧ-5 старший инженер-лейтенант В.Ф.Соловьев. Погибли также 53 матроса и 22 человека из состава десанта. Спасти удалось несколько моряков и раненного в обе ноги комбата десантников — Героя Советского Союза майора Н.В. Старшинова.

«Взрыв» стал последним боевым кораблем Черноморского флота, погибшим в ходе войны.

## УКРАИНА

### НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)

#### 265. «Браилов», шхуна

Одна из четырёх шхун типа «Победослав-Дунайский». Заложена 6.06.1772 г. на Дунае, спущена на воду 14.04.1773 г. и вошла в состав Дунайской флотилии. Названа в память о взятии турецкой крепости Браилов русскими войсками 10 ноября 1770 г. Строительство вёл корабельный мастер М.И. Рябинин по чертежам адмирала Ч. Ноульса. Длина 27,5 м, ширина 7,5 м, осадка 3,4 м. Первоначальное вооружение судна состояло из двенадцати 6-фунтовых пушек, а к 1784 г. было увеличено до восемнадцати пушек.

### **266. «Седьмой», фрегат**

Заложен 18.01.1774 г. на Новохопёрской верфи. Строитель И.Афанасьев. Размеры: длина 34,8 м, ширина 9,2 м, осадка 3,4 м. Вооружение: 42 пушки.

Спущен на воду 2.04.1777 г. С 1783 г. называется «Херсон», с 1788 г. — «Василий Великий». Весной 1777 г. перешел с Дона в Таганрог. 11 октября прибыл в Еникале. В ноябре 1777 г. крейсировал у берегов Крыма. В 1778 г. крейсировал в Черном море. В 1783 г. тимберован в Херсоне. 14 сентября 1784 г. прибыл из Херсона в Севастополь. Участвовал в войне с Турцией 1787—1791 гг. В 1787 г. находился в Днепровском лимане. 20.07.1788 г. пришел к Глубокой Пристани, где был переделан в «новоизобретенный» фрегат-батарею. В октябре 1788 г. пришел в Днепровский лиман и присоединился к стоявшей там эскадре. 21 ноября вмерз в лед, 30 ноября дрейфующим льдом был сорван с якоря и вынесен на мель у Кинбурнской косы. Льдом был пробит борт, и фрегат затонул. В 1789 г. с фрегата были сняты орудия.

### **267. «Иоанн Златоуст», фрегат**

В 1788 г. переоборудован во фрегат из торгового судна «Таганрог» М.Л. Фалеевым и вошел в состав ЧФ.

Участвовал в войне с Турцией 1787—1791 гг. В 1788 г. находился в составе Лиманской эскадры. 17 июня участвовал в сражении с турецким флотом в Днепровском лимане.

Осенью 1788 г. при движении льда в Днепровском лимане фрегат получил повреждения и затонул.

### **268. «Николай», транспорт**

Бывший турецкий транспорт, взятый в плен в 1828 г. во время войны с Турцией 1828—1829 гг. Вошел в состав ЧФ.

Длина 24,4 м, ширина 6,4 м. Вооружение: 2 орудия.

Участвовал в войне с Турцией 1828—1829 гг. Действовал в составе Дунайской флотилии. В мае—июне 1829 г. участвовал в блокаде крепости Силистрия. 1 декабря 1829 г. во время стоянки у Измаила (Тучков, Украина) по неизвестной причине взорвался. Погибли 6 человек.

### **269. № 1, транспорт**

Бывший турецкий транспорт, взятый в плен во время войны с Турцией 1828—1829 гг. Вошел в состав ЧФ.

В 1829—1834 гг. перевозил грузы между портами Черного моря. 25 марта 1834 г. во время выгрузки угля в Измаильском порту загорелся. Чтобы погасить пожар, в днище были прорублены отверстия, и транспорт затонул.

Командир: А.П. Набатов (1831—1834 гг.).

### **270. № 6, транспорт**

Бывший турецкий транспорт, взятый в плен во время войны с Турцией 1828—1829 гг. Вошел в состав ЧФ.

В 1829 и 1830 гг. перевозил грузы между портами Черного моря. Вечером 13 сентября 1830 г. во время стоянки в Одесском порту сильными волнами был сорван со швартовов, до полуночи удерживался на якорях, но затем один канат лопнул, другой вытравился, транспорт сел на мель и заполнился водой, а на следующий день был разбит. Экипаж спасен.

Командир: В.А. Мардасов (1829—1830 гг.).

### **271. «Аргонавт», железная парусно-винтовая шхуна**

Первое винтовое судно на Чёрном море. Заказана для Черноморского флота в Англии в 1851 г. Была построена для транспортной флотилии Военного ведомства и прибыла в Севастополь 27.11.1851 г.

Водоизмещение 300 т. Длина 41 м, ширина 7,3 м, осадка 3,7 м. На шхуне была установлена паровая машина мощностью 60 номинальных л.с. Вооружение шхуны состояло из двух 12-фунтовых карронад.

Использовалась для грузоперевозок Отдельного Кавказского корпуса. Принимала участие в Крымской войне. 12.05.1855 г. находилась в Керченском проливе в составе отряда военных судов под командованием контр-адмирала Н.П. Вульфа. После занятия Керчи англо-французскими войсками отряд в составе шхуны «Аргонавт», пароходов «Боец», «Молодец» и «Колхида» ушел в Бердянск. При этом шхуна вступила в бой с английской паровой шхуной “Snake”, имевшей превосходство в мощности машины и вооружении, причинила последней несколько повреждений, оторвалась от неё. 13 мая в Бердянске ввиду превосходящих сил противника по приказанию Вульфа все суда отряда были уничтожены.

### **272. № 46, морской транспорт.**

Бывший английский пароход “Patagonia”. 25.03.1915 г. был зачислен в состав Черноморского флота. Водоизмещение 6011 т. Длина 115,37 м, ширина 15,88 м, осадка 8,5 м. Мощность двигателей 410 л.с.

28 сентября 1915 г., следуя из Одессы в Николаев, недалеко от деревни Дофиновка в 5,75 мили от Одессы транспорт был поражён торпедой, выпущенной с немецкой подводной лодки “UB 7”. Взрывом была повреждена корма со стороны правого борта, транспорт получил пробоину общей площадью 7,4 кв. м. и сел кормой на грунт. Личный состав был спасён.

2 ноября 1915 г. судно было осмотрено специальной комиссией, которая приняла решение о возможности подъёма «Патагонии». Проведение подъёмных работ было решено произвести в мае следующего года, в это время Чёрное море весьма спокойное. Начиная со времени затопления судна, периодически откачивалась вода из второго трюма. Было поставлено дополнительное усиление переборок. Однако начавшийся спустя месяц шторм разломил судно на две части.

В середине ноября 1939 г. ЭПРОН поднял носовую часть судна и доставил её в Одессу. Так же была поднята основная часть корпуса, котлы и машины судна. Кормовая часть «Патагонии» осталась лежать на дне. Транспорт неоднократно исследовался одесскими аквалангистами, которые обнаружили останки судна. Координаты: 46°33.652N, 30°58.717E. Глубина: 22 м, возвышение над грунтом 11 м.

### **273. «Лейтенант Зацаренный», эскадренный миноносец**

Эскадренный миноносец типа «Лейтенант Шестаков» российского императорского флота. Был заложен 14.01.1906 г. на верфи завода «Наваль» Общества Николаевских заводов и верфей в Николаеве. Спущен на воду 13.10.1907 г. Вступил в строй 03.10.1909 г. Водоизмещение: 648 т. Длина 74,14 м, ширина 8,3 м, осадка 3,05 м. Скорость хода максимальная: 24 узла. Силовая установка: 2 вертикальные паровые машины тройного расширения, 4 котла, 2 винта, 7310 л.с. Вооружение: 1×120 и 5×75-мм орудий, 4×7,62-мм пулемета, 3 надводных 457-мм торпедных аппарата, 40 мин заграждения; с 1909 г. — 2×120 и 4×75-мм орудий, 2×7,62-мм пулемета, 3 надводных 457-мм торпедных аппарата, 40 мин заграждения; с 1914 года — 2×120-мм орудия, 2×47-мм зенитки, 2×7,62-мм пулемета, 3 надводных 457-мм торпедных аппарата, 50 мин заграждения. Экипаж 94 человека.

До 10.10.1907 г. классифицировался как минный крейсер. Входил в состав 2-го дивизиона Минной бригады Черноморского флота.

17(30) июня 1917 г. выйдя из Одессы с заданием доставить на Фидониси команду и средства для восстановления поста и радиостанции, незадолго до того уничтоженных крейсером «Бреслау», подорвался на германской мине заграждения близ острова Фидониси (о. Змеиный) в точке с координатами 45°13.976'N, 30°13.424'E. Корабль переломился пополам, и его носовая часть (до носовой кочегарки) мгновенно затонула. Кормовая часть осталась на плаву и была отбуксирована к о-ву Фидониси, после чего затонула в 2,5 кабельтовых от берега. Погибли 44 человека, в том числе 3 офицера, включая командира корабля П. Штильберга.

В 2003 г. одесскими аквалангистами была найдена кормовая часть эсминца. Фрагмент корабля находился в хорошем состоянии. Сохранилось 120-мм кормовое орудие и торпедный аппарат, пулемет «Максим». На поверхность были подняты корабельные часы.

В июле 2009 г. в 2,5 километрах юго-западнее острова Змеиный на глубине 36 м была найдена носовая часть эсминца. В капитанской каюте водолазы обнаружили уникальный рукописный свод приказов 1916—1917 гг. по Черноморскому военно-морскому флоту. На поверхность были подняты также аптечная посуда, в некоторых пузырьках даже остались лекарства и мази, цельный лист брони с первой частью названия корабля — «Лейтенантъ» и др. предметы. Но самой уникальной находкой стали 9 книг из капитанской каюты - судовые документы и дневники капитана П. Штильберга.

### **274. «Чесма», броненосец**

Броненосец «Чесма» был официально заложен в Севастополе на верфи Российского



общества пароходства и торговли (РОПиТ) 25.09.1884 г. Спущен на воду 18.05.1886 г., вступил в строй 17.05.1889 г. Наблюдателем от Морского министерства при строительстве броненосца был капитан корпуса корабельных инженеров А.П. Торопов, его помощником — поручик Отто, строителем от РОПиТ — штабс-капитан К.Н. Арцеулов. Явился первым трехбашенным броненосцем Черноморского флота. В 1892 г. переклассифицирован в эскадренный броненосец.

Водоизмещение 10930 т, длина 103,5 м, ширина 21,0 м, осадка 8,8 м. Мощность паровой машины 9053 л.с. Скорость хода 13,5 узлов. Дальность плавания 4600 миль. Бронирование от 203 до 406 мм. Экипаж 633 человека.

Вооружение: 6 орудий 305-мм, 7 орудий 152-мм, 2 орудия 63-мм, 8 орудий 47-мм, 4 орудия 37-мм, 4 торпедных аппарата.

Служба «Чесмы» протекала практически так же, как и других однотипных броненосцев: долгое время корабли типа «Екатерина II» составляли основу главных сил Черноморского флота империи, участвовали в маневрах, стрельбах по морским мишеням и по берегу, высадке десанта и т.д.

18 марта (по другим данным — в августе) 1907 г. «Чесма» была разоружена и сдана в порт на консервацию. После 9 апреля 1912 г. броненосец был выведен из активной службы и переименован в «Исключённое судно № 4». Летом того же года корабль отбуксировали на завод и начали готовить к засекреченному эксперименту по изучению оптимальной формы бронирования новых российских дредноутов. На корпусе корабля смонтировали отсек, подобный части корпуса с броней линкоров типа «Севатополь». Строители полностью скопировали все детали корпуса, включая броневые палубы и крепления за поясной броней. В борт как бы «врезали» плутонг с двумя орудиями противоминной артиллерии, а на верхней палубе установили копию боевой рубки в натуральную величину. Так что броневая защита этого «фрагмента» балтийских дредноутов полностью совпадала с прототипами.

После окончания всех работ «Исключённое судно № 4» отбуксировали к Тендровской косе, установили на якоря на глубине 9,5 м и использовали в качестве мишени для испытаний нового вооружения.

В 1970 г. останки броненосца были обследованы аквалангистами клуба подводного плавания «Садко» (Николаев).

В настоящее время останки броненосца лежат на глубине 9 м на ровном киле с дифферентом на корму в точке с координатами 46°17.971'N, 31°37.115'E. Возвышение над грунтом около 6 м. Корма замыта песком, неподалеку лежат две дымовые трубы, части надстройки и обшивки.

### **275. «Петр Дарси», пароход**

Принадлежал России. Водоизмещение 731 т.

3 октября 1916 г. следовал из Одессы в Констанцу. Был потоплен торпедой подводной лодки «UB-42» севернее острова Фидониси в районе Жебриянской бухты. Шесть человек из команды были взяты в плен.

### **276. Не идентифицированное деревянное судно**

Найдено в 1970-х гг. аквалангистами Воронежского клуба «Риф» в южной части Тендровской косы на глубине 20 м. Судя по клеймам на сохранившихся снарядных гильзах, судно затонуло в Первую мировую войну. По словам авторов находки, корпус практически отсутствовал. Предположительно останки принадлежали парусному судну «Святой Николай» (водоизмещение 150 брт), потопленного в районе Тендровской косы немецкой подводной лодкой “UB-42” 5 октября 1916 г.

## **ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 ГГ.)**

### **277. «Фрунзе», эскадренный миноносец**

Заложен 29.10.1913 г. Перезаложен в начале 1914 г. Спущен на воду 07.06.1914 г. Вступил в строй 01.05.1915 г. 29.12.1917 г. вошел в состав Красного Черноморского флота. Водоизмещение нормальное: 1460 т, длина 98 м, ширина 9,3 м, осадка 3,2 м. Вооружение: 4 102-мм, 76-мм орудия системы Лендера и 45-мм орудия, 5x2 торпедных аппарата.

21.09.1941 г. в 06.00 командующий эскадрой ЧФ контр-адмирал Л.А. Владимирский на борту эскадренного миноносца «Фрунзе» вышел из Севастополя для проведения десантной операции в районе Григорьевки. Около 14.00 при подходе к Тендровской косе с эскадренного миноносца заметили атакованную авиацией противника и терпящую бедствие канонерскую лодку «Красная Армения». С разрешения командующего эскадрой эсминец пошел к ней для оказания помощи. По самолетам был открыт огонь шрапнелью, а для спасения моряков с «Красной Армении» спущена шлюпка. В этот момент эсминец был атакован 9 пикирующими бомбардировщиками противника. Получив повреждения (разрушена передняя часть ходового мостика, вышла из строя паровая машина, заклинило рулевое управление, повреждена поперечная переборка и др.), эсминец вынужден был отойти мористее. Через час после первой атаки «Фрунзе» подвергся новому авиационному удару. В ходе налёта эскадренный миноносец был поражён 5 бомбами и, погружившись левым бортом в воду, затонул (сел на грунт) в 9 милях от Тендровской косы в точке 46°15.837'N, 31°32.164'E. Погибли 50 человек.

В июне 1949 г. эсминец был обследован водолазами. Корабль лежал на грунте с креном 3° на правый борт на глубине 8—8,5 м. Носовая оконечность длиной 19,8 м была частично оторвана от основной части корпуса и имела крен 63° на правый борт. Была разрушена обшивка полубака, корпус корабля имел многочисленные пробоины. В 1970-х гг. останки эсминца были обследованы аквалангистами подводного клуба «Садко» (Николаев). С корабля было снято орудие главного калибра, найдены и подняты три сейфа с документами, один из которых принадлежал комиссару корабля.

### **278. «Аджария», транспорт**

Принадлежал СССР. Бывший грузопассажирский теплоход Черноморского госу-

дарственного морского пароходства. Спущен на воду в 1927 г., первоначальное название — «Аджаристан». В составе Черноморского флота с 22.06.1941 г. Вместимость 4727 брт.

23 июля 1941 г. теплоход «Аджария» (капитан Д.Ф. Каминский) следовал в Одессу. В 04.00 м. при подходе к порту был атакован авиацией противника. В теплоход попала бомба, возник пожар. Спасая судно, капитан направил его к мели в районе с. Дофиновка. К транспорту подошли судоподъемная плавбаза «Алтай» и аварийно-спасательное судно «Аджарец». Пожар, возникший на судне, удалось потушить, однако вскоре последовала новая атака авиации. Одна из бомб попала в «Аджарию», которая к этому времени приняла уже много воды и имела крен на левый борт. Разбитые взрывом иллюминаторы вошли в воду, судно заполнилось водой и село на грунт на глубине 7,5 метра в точке 46°34'N, 30°56'E. На поверхности оставались верхняя палуба и надстройки. Погибли 4 человека. За 10 дней с 30 июля по 10 августа водолазы изъяли из трюмов большую часть грузов.

После войны останки судна были обнаружены и обследованы аквалангистами из Одессы.

### **279. «Ударный», монитор**

Речной монитор «Ударный» был заложен 21.11.1930 г. в Киеве и 17.05.1932 г. спущен на воду. Вступил в строй 01.06.1934 г. Водоизмещение 252,5 т. Длина 55,4 м, ширина 11,0 м, осадка 0,6 м. На вооружении судна были четыре 45-мм пушки, две 130-мм, а также четыре счетверённых пулемёта «Максим». Длина 35 м, ширина 11 м. «Ударный» послужил прототипом дальнейших серий речных мониторов СССР.

Корпус имел смешанную систему набора и одиннадцать главных отсеков. Днище и палубы набирались, в основном, по продольной системе, борта — по поперечной. В форпике, втором, десятом и одиннадцатом отсеках весь набор выполнялся поперечным. Корпус клепаный. Сварка применялась лишь при изготовлении некоторых дельных вещей и небольших цистерн. Первоначально на корабле установили четыре дизеля фирмы МАН общей мощностью 400 л.с., обеспечивших скорость хода около 9 уз., или 16,7 км/ч. В 1939 г. при ремонте с модернизацией монитор получил два серийных дизеля 38-КР-8 Коломенского завода.

В середине сентября 1941 г. монитор «Ударный», входивший в состав Дунайской военной флотилии, прикрывал отступление советских войск. Немецкая авиация атаковала монитор, скинув 13 авиабомб. После попадания одной из бомб вышла из строя правая машина. Израсходовав весь боезапас, монитор оказался беспомощным против авиации, которая нанесла еще 11 прямых попаданий. В результате сдетонировал артиллерийский погреб и монитор затонул в точке с координатами 46°25.342'N, 31°53.979'E. Погибли 56 членов экипажа.

В 1960—80-х гг. объект неоднократно обследовался аквалангистами. В различные годы с монитора были подняты башня спаренной 45-мм зенитной установки (установле-

на в Николаеве перед Музеем судостроения и флота), 130-мм орудие главного калибра, кормовой герб, звезды и счетверенная зенитная пулеметная установка (были переданы в Одесский историко-краеведческий музей).

В настоящее время останки монитора лежат на глубине 4 м и возвышаются над грунтом на 3 м.

### **280. «Большевик», транспорт**

Бывший грузовой пароход Черноморского государственного морского пароходства. Построен в 1899 г. (“Schiffsw. v. H.Koch AG”, Любек, Германия). В разное время носил название: до 1905 г. — “Bianca”, до 1906 г. — «Бианка», до 1916 г. — «Нева», до июля 1916 г. — «Секрет», до 1919 г. — транспорт № 14. Размерения: 73,53 (между перпендикулярами)×10,97×4,88 м. ГЭУ котломашинная, 600 л.с. Скорость 7 узлов. Полная вместимость 1412 брт.

В 1905 г. приобретен Морским ведомством России и включен в состав Сибирской флотилии в качестве транспорта. В 1906 г. продан частному владельцу. В 1916 г. призван по военно-судовой повинности и включен в состав Балтийского Флота в качестве портового судна, а затем переформирован в транспорт. 25.10.1917 г. (ст. ст.) перешел на сторону Советской власти. В апреле 1918 г. участвовал в Ледовом походе БФ. С мая 1918 г. находился в порту на хранении, а в сентябре 1918 г. передан Главоду. С 1919 г. входил в состав Балтмортранса, с 1922 г. — гос. Балтийского пароходства, с 1924 г. - АО «Совторгфлот». В 1929 г. передан Черноморско-Азовской главной конторе Совторгфлота, а в 1934 г. вошел в состав Черноморского государственного морского пароходства. С 27.07.1941 г. числился в составе Черноморского Флота в качестве транспорта. Участвовал в эвакуации гарнизона Одессы.

19 октября 1941 г. при эвакуации Одессы незагруженный транспорт «Большевик» (капитан Э.И. Фрейман) следовал концевым в колонне транспортов. На борту находились лишь около 20 солдат Приморской армии. В течение пяти часов светлого времени суток он подвергся многочисленным атакам немецких самолетов, в которых участвовали 50 бомбардировщиков и 6 торпедоносцев.

Около 18.00 в Каркинитском заливе между Одессой и мысом Тарханкут в атаку вышли три торпедоносца “He-111”, четыре бомбардировщика и четыре истребителя. Два истребителя обстреливали торпедные катера, которые пытались прикрыть «Большевик», остальные продолжили атаку транспорта. В течение 7—10 минут они, пересекая курс судна по всем направлениям, обстреливали его из пушек и пулеметов. Затем были сброшены торпеды. Две торпеды попали в кормовую часть с правого борта. Взрывом были разрушены обе переборки кормового трюма и главная машина. Пароход начал быстро погружаться кормой.

Противник между тем продолжал атаки. Несколько снарядов попали в форпик. Дифферент парохода достиг угрожающих размеров, киль оголился до второго трюма. Спущенные на воду шлюпки были пробиты осколками. «Большевик» резко накренился на

правый борт и около 14.00 пошел ко дну. Погибли 16 человек. В исторических источниках указываются координаты гибели: 45°44'6"N, 32°10'2"E.

Согласно сведениям гидролокации, по этим координатам объекта на грунте нет. На расстоянии 11 километров по курсу 20° от данных координат на грунте находится объект, по размерам схожий с транспортом «Большевик». Хотя по другим данным, этот объект — немецкий лихтер CNR-2091, погибший в этом районе 23.12.1943 г. Координаты 45°50.095'N, 32°13.150'E. Глубина 32 м. Возвышение над грунтом 3,5 м.

### **281. «Советская Бессарабия», грузопассажирский пароход**

Входил в состав Черноморского государственного морского пароходства. Водоизмещение 250 т (гр). Капитан — А. Калашников.

Погиб во время шторма 15 сентября 1941 г. у Тендровской косы. Сведений о погибших нет.

### **282. «Байкал», пароход**

Принадлежал СССР. Ледовый буксирный пароход Херсонского речного порта «Байкал». В годы Великой Отечественной войны назывался тральщик № 503.

Водоизмещение 358 т. Вооружение: два 45-мм орудия и два 7,62-мм пулемета.

18.08.1941 г. в 10.30 м тральщик № 503 следовал по фарватеру в г. Очаков для буксировки барж и был потоплен германской авиацией. Его останки были найдены в 1960-х гг. аквалангистами клуба подводного плавания «Садко» (Николаев), но затем координаты были утеряны. Вновь пароход был найден в 2012 г. при плановых археологических исследованиях акватории о. Березань в точке с координатами 46°36.112'N, 31°28.084'E.

В настоящее время корабль лежит на глубине 9 м с возвышением над грунтом до 5 м. Его корпус накрён на левый борт, на котором сохранились две шлюпбалки. На главной палубе хорошо видны многочисленные надстройки и трюмы, ходовая рубка полностью разрушена. На корме стоит грузовой барабан. Хорошо сохранилась деревянная палуба судна, а вдоль борта иллюминаторы. Якорь расположен на штатном месте.

### **283. «Тайфун», буксирный пароход**

Принадлежал СССР. Входил в состав Черноморского государственного морского пароходства. Капитан — И.К. Омелянов.

Затонул 22 сентября 1941 г. в районе Тендровской косы в точке 46°20'N, 31°33'E в результате попадания авиабомбы. Погибли 2 человека.

По некоторым данным, поднят одесскими водолазами в 2000 г.

### **284. «Брянск», транспорт**

Бывший английский грузовой пароход. Построен в 1898 г. на верфи компании “Short Brothers Ltd.” в Сандерленде (Великобритания). Полная вместимость 2823 брт. Длина 96,3 м, ширина 12,8 м. Скорость 10 узлов.

До 1903 г. — “Minterne”, до 1916 г. — “Nancy Lee”, до 1917 г. — “Grelford”, до 1919 г. — “Holms Island”, до 1920 г. — “Olavarriaga”, до 1939 г. — “Inocencio Figaredo”.

В 1920 г. продан испанскому судовладельцу, использовался как углерудовоз. В 1937 г. прорвался из республиканской Испании в Одессу, оставлен в порту и в 1939 г. включен в состав Черноморского государственного морского пароходства. С 27.07.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта. Капитан — К.С. Гороненко.

Шел в балласте из Севастополя в Одессу без охранения. Потоплен вражеской авиацией 21 августа 1941 г. в Одесском заливе в точке с координатами 46°32'N, 30°52'E. Сведений о погибших нет.

Судно неоднократно обследовалось аквалангистами-любителями. Согласно описаниям, судно лежит на ровном киле на глубине около 16 м. Сохранилось около 100 . корпуса, надстройка практически полностью разрушена. Фактические координаты — 46°32'N, 30°52'E.

### **285. «Л-23», подводная лодка**

Подводная лодка XIII-38 серии. Заложена 17.10.1938 г. Спущена на воду 29.04.1940 г. Вступила в строй 31.10.1941 г. и вошла в состав Черноморского флота. Длина 83,3 м, ширина 7 м, осадка 4,1 м. Водоизмещение (надводное/подводное): 1123/1416,5 т. Мощность дизелей 8400 л.с. Мощность электромоторов 2400 л.с. Вооружение: 6 носовых и 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата, 1×100-мм и 1×45-мм орудие, 2×7,62-мм пулемета. Экипаж 55 человек.

По румынским данным, 17 января 1944 г. в 16 милях севернее мыса Тарханкут советская подлодка атаковала немецкий охотник за подводными лодками “Uj-106”. Заметив атаку, охотник ушел от торпед и контратаковал субмарину глубинными бомбами. Налицо был факт потопления, так как на поверхность всплыли соляр и обломки. Лодка «Л-23» на базу не вернулась. Так как в данном районе могла находиться только «Л-23» под командованием капитана 3 ранга И.Ф. Фартушного, считается, что немцы уничтожили именно ее. По другой, менее вероятной версии, лодка потоплена 30.01.1944 г. в 60-80 милях юго-западнее Туапсе немецким гидросамолетом из состава 125-й морской разведывательной авиагруппы. Погибли 56 человек.

Согласно данным А. Елкина, в 17 и 28 милях севернее мыса Тарханкут обнаружены два объекта. Объект № 1 идентифицирован как обломки судна, разбросанные по грунту.

Координаты 45°37.233'N, 32°13.225'E. Глубина около 30 м. Объект № 2 обозначен как подводное препятствие. Координаты 45°43.317'N, 32°00.208'E. Глубина около 30 м. Возвышение над грунтом 3,5 м. С некоторой степенью вероятности можно утверждать, что один из этих объектов является подводной лодкой Л-23.

### **286. «М-118», подводная лодка**

Типа «М», XII серия. Заложена 29.10.1940 г. в Горьком на заводе № 112 («Красное Сормово»). 12.02.1941 г. спущена на воду. Вскоре была погружена на железнодорожный транспортер и направлена на завод № 198 в Николаев, для достройки и ввода в строй,



где встретила начало Великой Отечественной войны. Водоизмещение (надводное/подводное): 206/256 т. Размеры: длина 44,5 м, ширина 3,3 м, осадка 2,58 м. Силовая установка: дизель 800 л.с., электромотор 400 л.с. Вооружение: 2 носовых 533-мм торпедных аппарата (2 торпеды), 1 45-мм орудие 21-К. Экипаж 20 человек.

В августе 1941 г. перешла в Севастополь, а затем в Очеччири. 8 ноября 1941 г. вошла в состав 8-го дивизиона 2-ой бригады ПЛ.

Активно участвовала в Великой Отечественной войне в составе Черноморского флота. Совершила 8 боевых походов (дозорная служба, патрулирование, снабжение осаженного Севастополя).

В свой последний боевой поход вышла 24.09.1942 г. 1 октября в бухте Жебрияны, юго-восточнее озера Шаганы лодка атаковала конвой противника. Был торпедирован и затонул шедший в составе конвой из Бугаза в Сулину германский транспорт «Зальцбург» (1742 брт). Транспорт затонул в точке 45°53.36'N, 30°19.36'E. (по другим данным — 45°52.7'N, 30°18.5'E; 45°39.9'N, 30°19.5'E? или северо-восточнее бухты Жебрияны на траверзе маяка Будаки) на глубине 14 м.

Через 2,5 часа после атаки лодка была обнаружена германским самолетом, который сбросил на «М-118» две авиабомбы. По его наведению лодка была атакована румынскими канонерскими лодками «Локотенент Командор Стихи Эуген» и «Сублокотенент Гикулеску Константин», которые, сбросив 7 глубинных бомб, наблюдали затем масляное пятно и всплывшее обмундирование — характерные признаки гибели субмарины (по другим источникам явных признаков гибели субмарины не наблюдалось). Возможно, «М-118» пережила эту атаку и погибла несколько позже и в другом месте, так как нет достоверных сведений, что субмарина найдена на дне, хотя район ее предполагаемой гибели обследован несколькими экспедициями.

По словам местных жителей, недалеко от берега в районе мыса Бурнас (в 25 км от гибели «Зальцбурга») они видели на мелководье фрагмент подводной лодки (корма и винты). Если это так, то «М-118» стала жертвой немецкого гидросамолета “BV-138” из состава 3/SAGr.125, который атаковал и потопил подводную лодку утром 2 октября 1942 г. Вместе с «М-118» погиб 21 член экипажа.

В 1970—80-х гг. клубами «Садко» (Николаев) и «Риф» (Воронеж) были предприняты попытки найти подводную лодку. Но несовершенство навигационного оборудования не позволило довести дело до конца. В мае 2002 г. клуб подводной деятельности «Нептун-Про» из Тольятти также предпринял попытку обнаружить «М-118» в районе поиска с координатами 45°51.979'N, 30°19.819'E, с радиусом 5 километров. Экспедиция также не увенчалась успехом.

### **287. «Щ-212», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Серия X проекта Щ — «Щука». Заложена 18.11.1934 г. на заводе № 200 имени 61 коммунара в Николаеве, заводской № 1036, спущена на воду 28.12.1936 г. 31.10.1938 г.

вступила в строй и вошла в состав Черноморского флота. Водоизмещение надводное 592 т, водоизмещение подводное 715 т, длина наибольшая по (КВЛ) 58,5 м, ширина корпуса наибольшая 6,2 м, средняя осадка (по КВЛ) 3,9 м. Вооружение: артиллерия — 2 45-мм орудия 21-К, 1000 выстрелов; торпедно-минное — кормовые ТА: 2×533-мм, носовые ТА: 4×533-мм. Боекомплект (торпед): 10. ПВО: 2 пулемета.

На 22 июня 1941 г. «Щ-212» входила в 4-й дивизион 1-й бригады подводных лодок, базировавшийся в Севастополе, проходила текущий ремонт. За годы войны лодка совершила 6 боевых походов, в которых провела 86 суток, и три транспортных рейса в осажденный Севастополь.

14 ноября 1942 г. «Щ-212» ушла в боевой поход в район гирла Дуная, из которого не вернулась. Долгое время считалось, что «Щ-212» была потоплена авиацией противника в районе Синопа.

В 1976 г. обнаруженный на дне к юго-западу от острова Фидониси (о. Змеиный) в точке с координатами 45°10'09"N, 30°08'07"E (по другим данным — 45°10.38'N, 30°08.26'E; 45°10.92'N, 30°08.7'E) остов «Щуки» серии X опознали как «Щ-212», так как в том районе других погибших лодок этой серии не было. Лодка была признана погибшей на румынском минном заграждении, состоявшем из тяжёлых мин типа ЕМС.

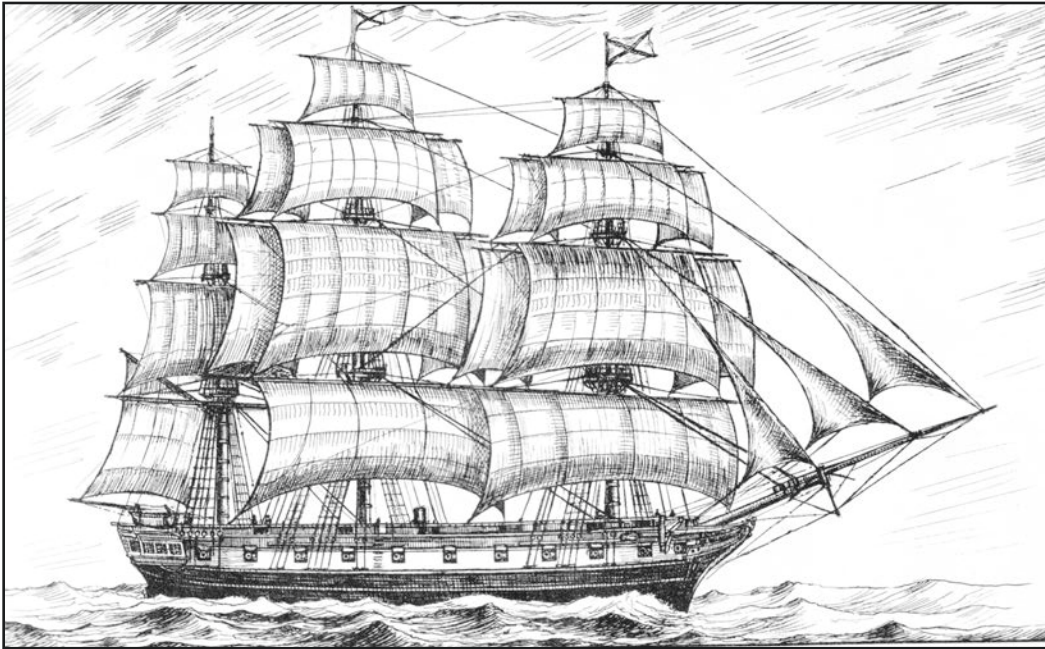
45-мм орудие с субмарины (заводской №, предположительно «В 602-39», «№ 1602-39» или «№ 21 — 1939»), снятое во время водолазного осмотра в августе 1976 г., было установлено в Севастополе на экспозиции диорамы «Штурм Сапун-горы».

В 2003 г. останки лодки были обследованы аквалангистами одесского клуба «Посейдон». По их описанию, у лодки, лежащей на ровном киле, оторвана носовая часть на длину около 15 м, которая лежит на небольшом удалении. Рубка повреждена, вероятно, взрывом. Все люки открыты. На месте отрыва носовой части образовалась дыра диаметром в ширину лодки, после очистки от обрывков кабелей и трубопроводов аквалангистам удалось проникнуть внутрь. Внутри полный хаос. Слани на полу покрыты полуметровым слоем ила. В некоторых местах видны останки экипажа.

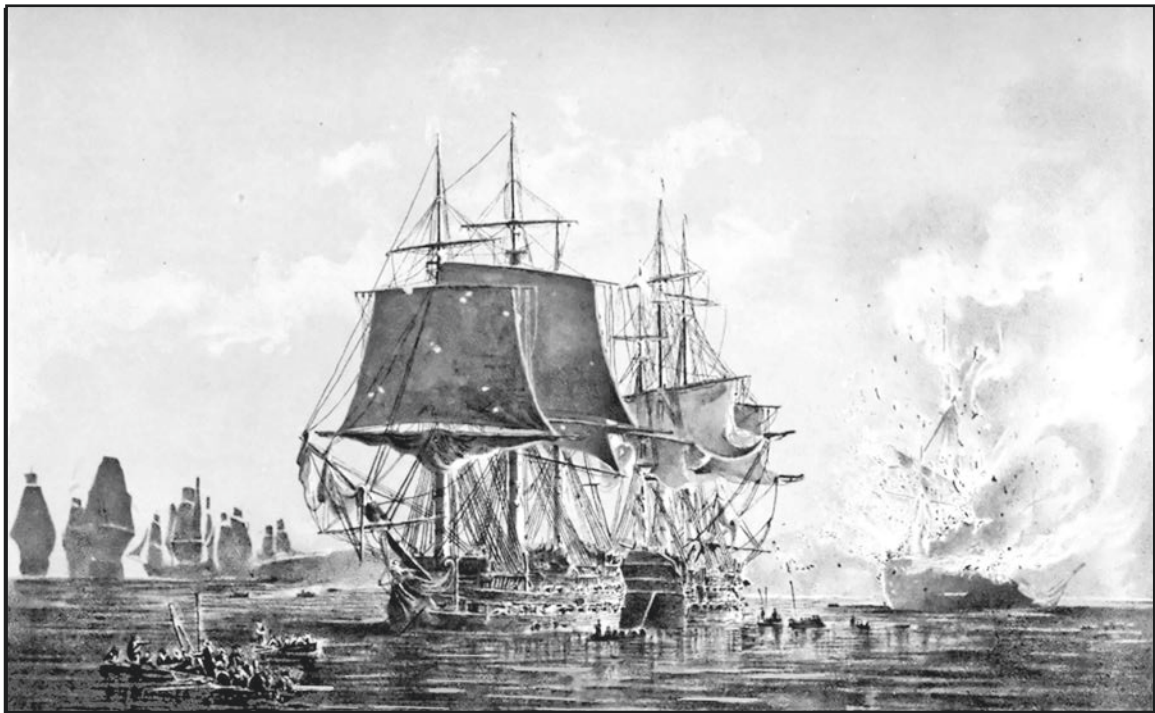
В 2006 г. журналом «Октопус» была организована новая экспедиция. При обследовании останков лодки на носовой части был обнаружен сетепрорыватель «Сом», который мог находиться только на ПЛ «Щ-212».

### **288. «Новороссийск», двухпалубный двухвинтовой товаропассажирский пароход**

Построен в 1896 г. по заказу Русского общества Азовского пароходства на верфи “Sir James Laing Sunderland” (Англия) под названием «Россия». Вместимость 1339 брт, грузоподъемность 60000 пудов. Размерения: 71,8×10,5×5,1 м. Две вертикальные паровые машины высокого давления, тройного расширения 1100 л.с.. Скорость хода 10 узлов. Экипаж 34 человека. Судно могло принимать на борт 42 пассажира в каютах 1 и 2 классов и 300 пассажиров в помещениях 3 класса. Судно эксплуатировалось на грузопассажирской Крымско-кавказской линии. В 1912 г. приобретен в собственность РОПиТом. В составе Черноморского флота с 22.06.1941 г. Использовался в качестве транспорта.



*Парусно-винтовой фрегат «Архимед». Атлантический океан, Балтийское море  
(объект № 13)*

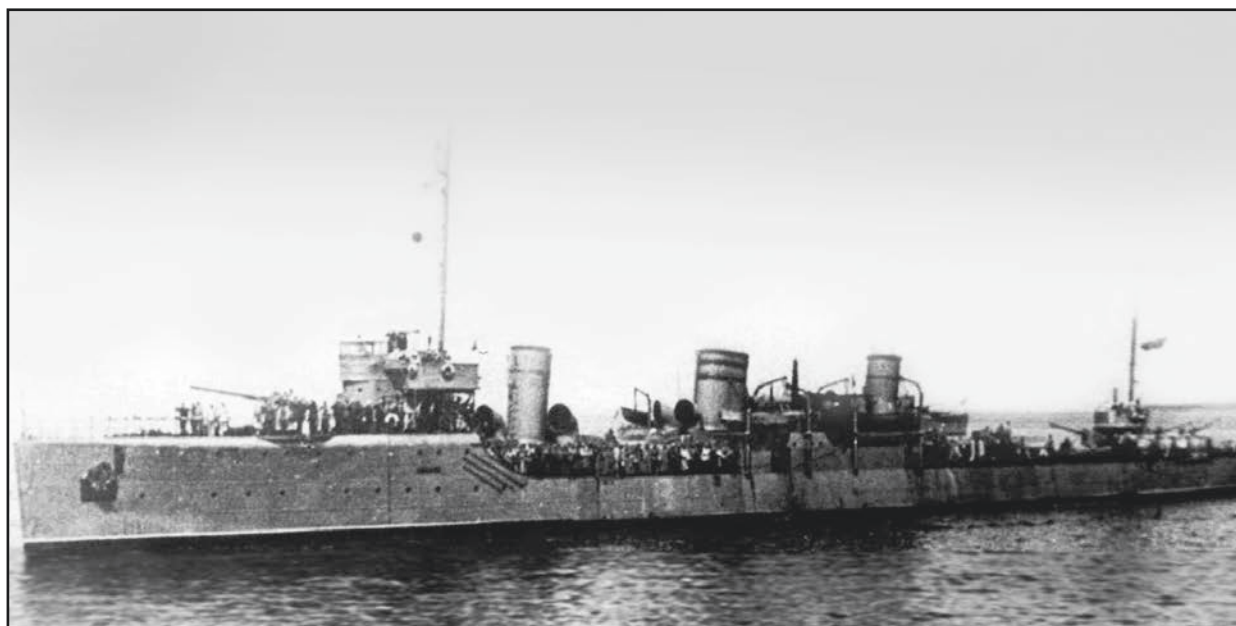


*74-пушечный линейный корабль «Всеволод». Атлантический океан,  
Балтийское море (объект № 68)*

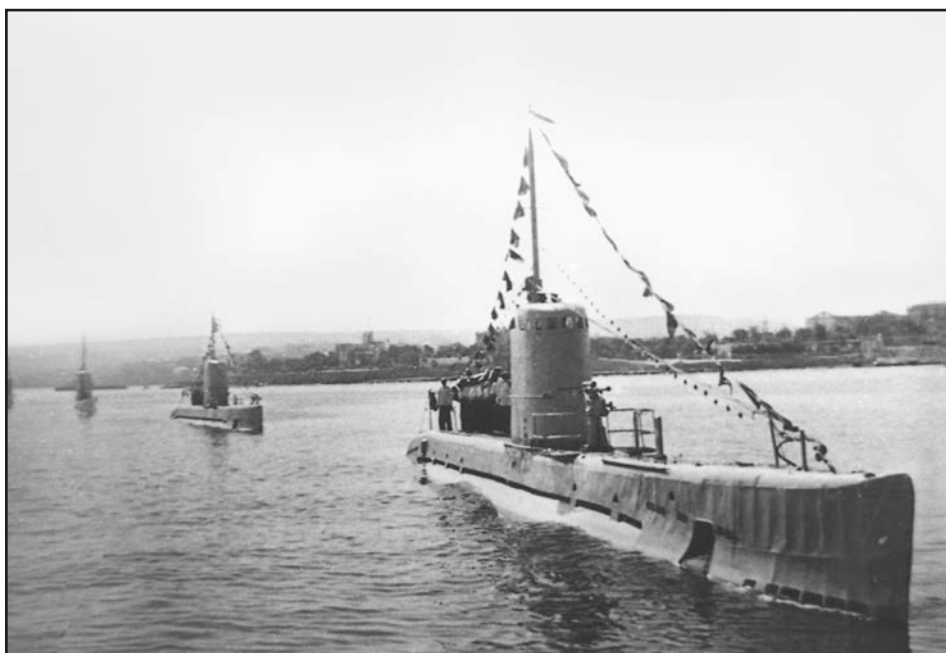




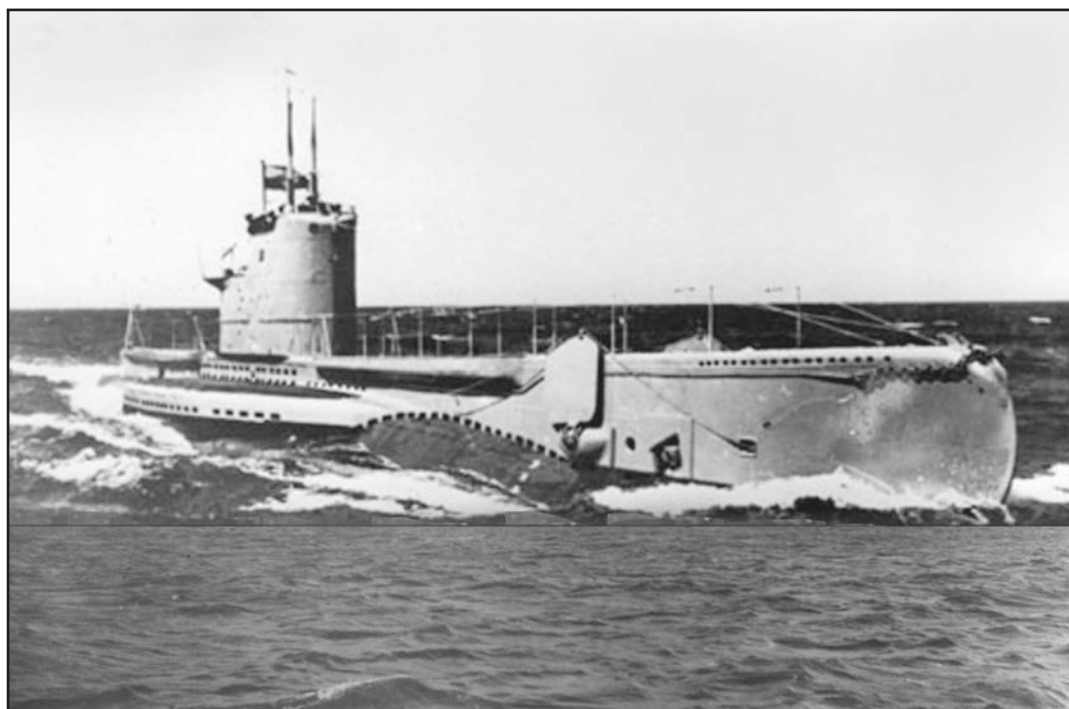
*Подводная лодка «Акула». Атлантический океан, Балтийское море  
(объект № 79)*



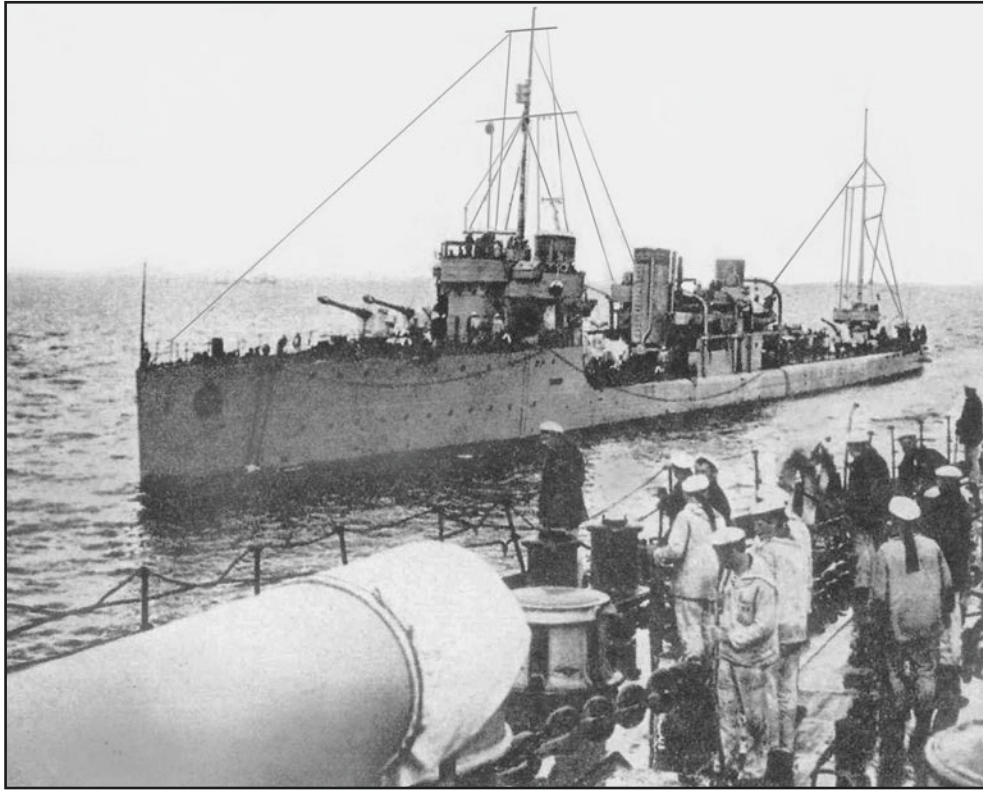
*Эскадренный миноносец «Артем». Атлантический океан, Балтийское море (объект № 84)*



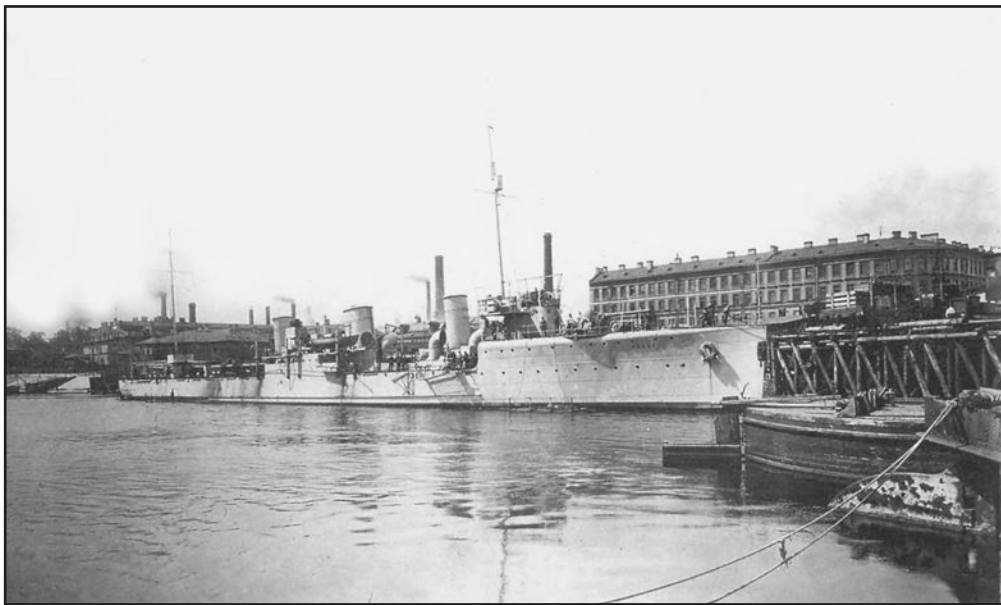
*Подводная лодка «М-78». Атлантический океан, Балтийское море  
(объект № 356)*



*Торпедно-минная подводная лодка «Калев». Атлантический океан,  
Балтийское море (объект № 102)*



*Эскадренный миноносец «Калинин». Атлантический океан, Балтийское море  
(объект № 86)*

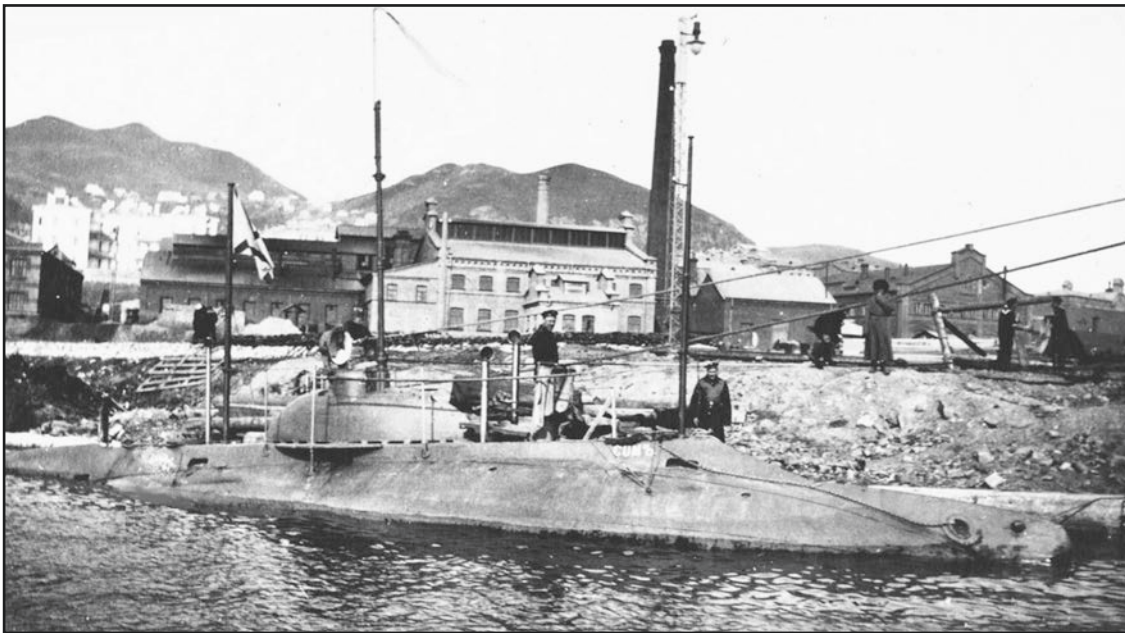


*Эскадренный миноносец «Энгельс». Атлантический океан, Балтийское море  
(объект № 83)*





*Эскадренный миноносец «Гордый». Атлантический океан, Балтийское море  
(объект № 89)*



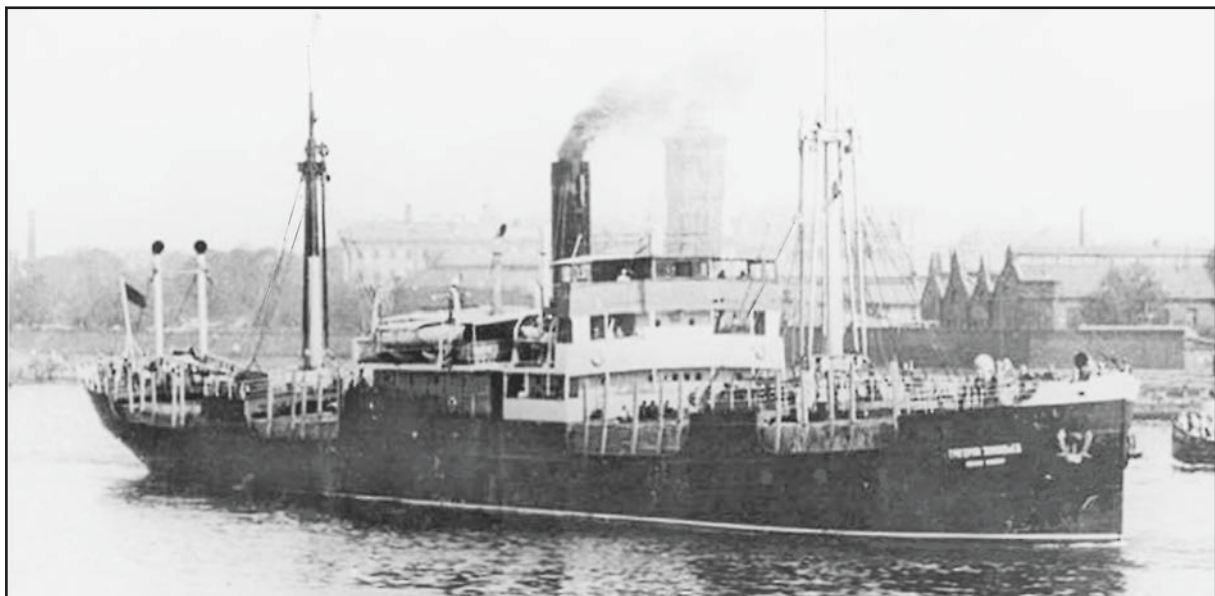
*Подводная лодка «Сом». Атлантический океан, Балтийское море  
(объект № 151)*



*Подводная лодка «Гепард». Атлантический океан,  
Балтийское море (объект № 77)*



*Грузовой пароход «Декабрист», Северный ледовитый океан, Баренцево море  
(объект № 4)*



*Грузовой пароход «Красный партизан». Атлантический океан, Гренландское море  
(объект № 234)*





*51-пушечный парусно-винтовой фрегат «Александр Невский». Атлантический океан,  
Северное море (объект № 241)*

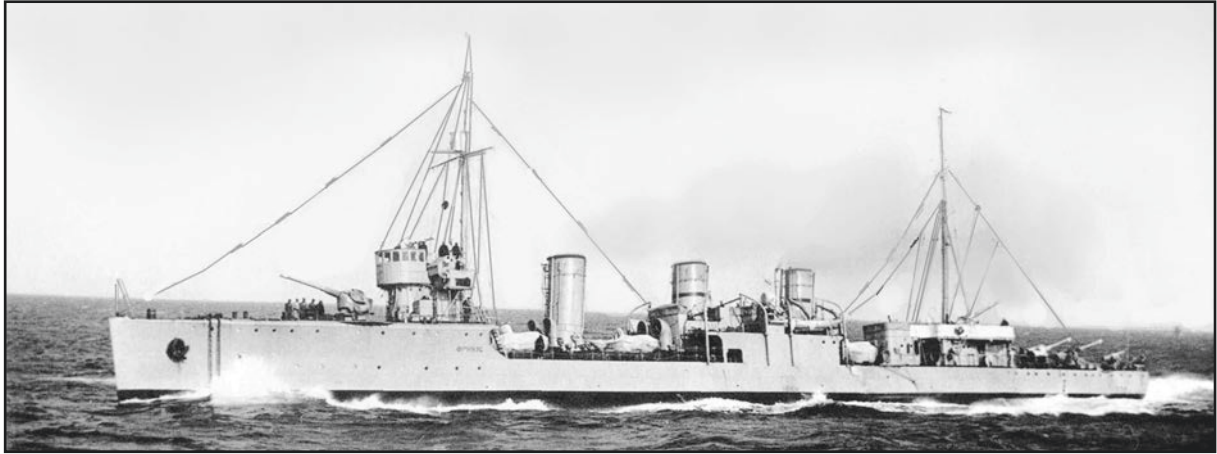


*74-пушечный корабль «Принц Густав». Атлантический океан, Северное море  
(объект № 239)*

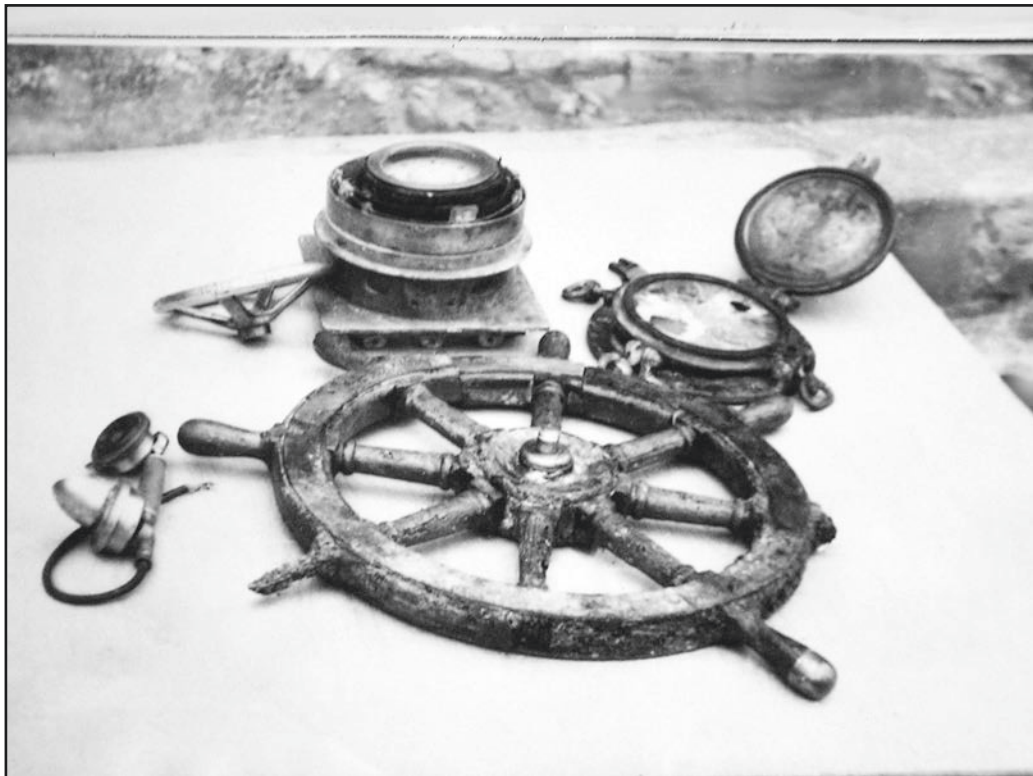




*Бронепалубный крейсер 1 ранга «Варяг». Атлантический океан, Ирландское море  
(объект № 236)*



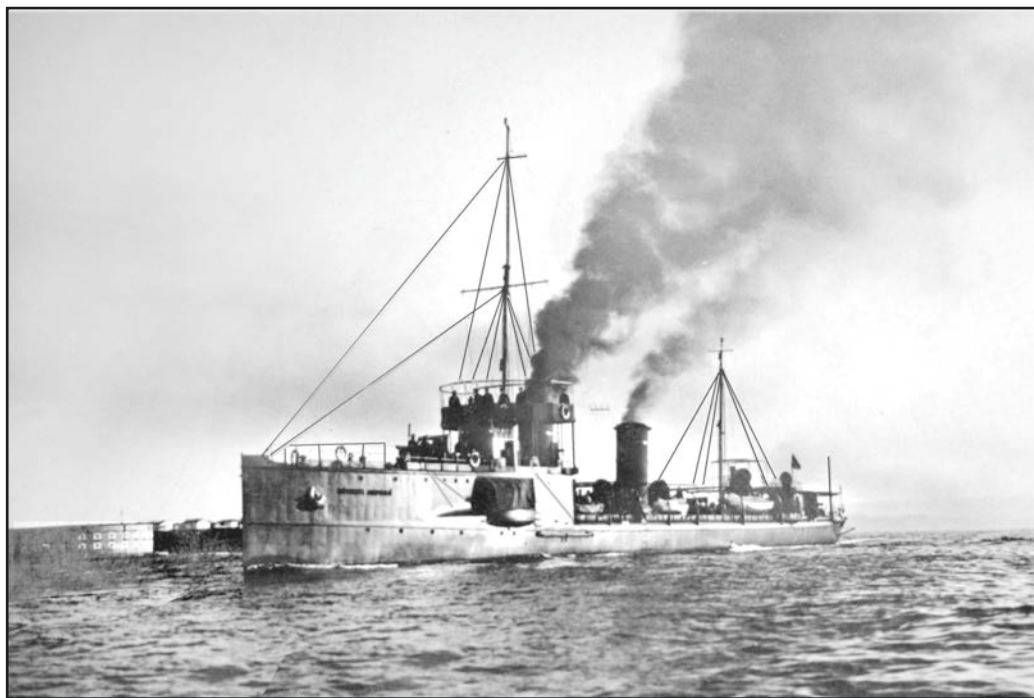
*Эскадренный миноносец «Фрунзе». Атлантический океан, Черное море  
(объект № 10)*



*Предметы, поднятые с эскадренного миноносца «Фрунзе». Атлантический океан,  
Черное море (объект № 277)*



*Товарная паровая шхуна «Бердянск».  
Атлантический океан, Черное море (объект № 319)*

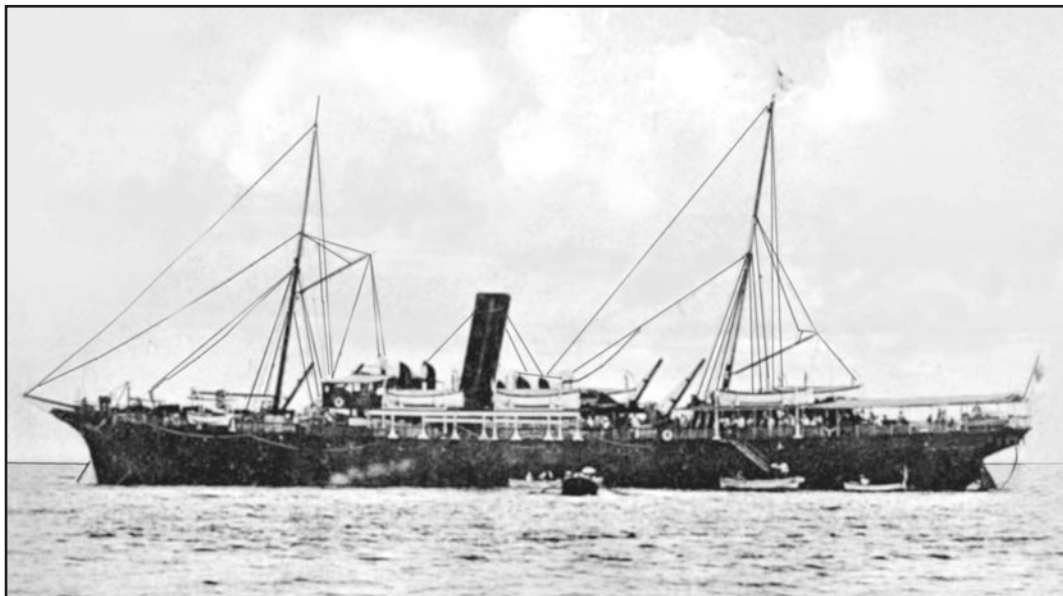


*Эскадренный миноносец «Лейтенант Зацаренный». Атлантический океан,  
Черное море (объект № 273)*

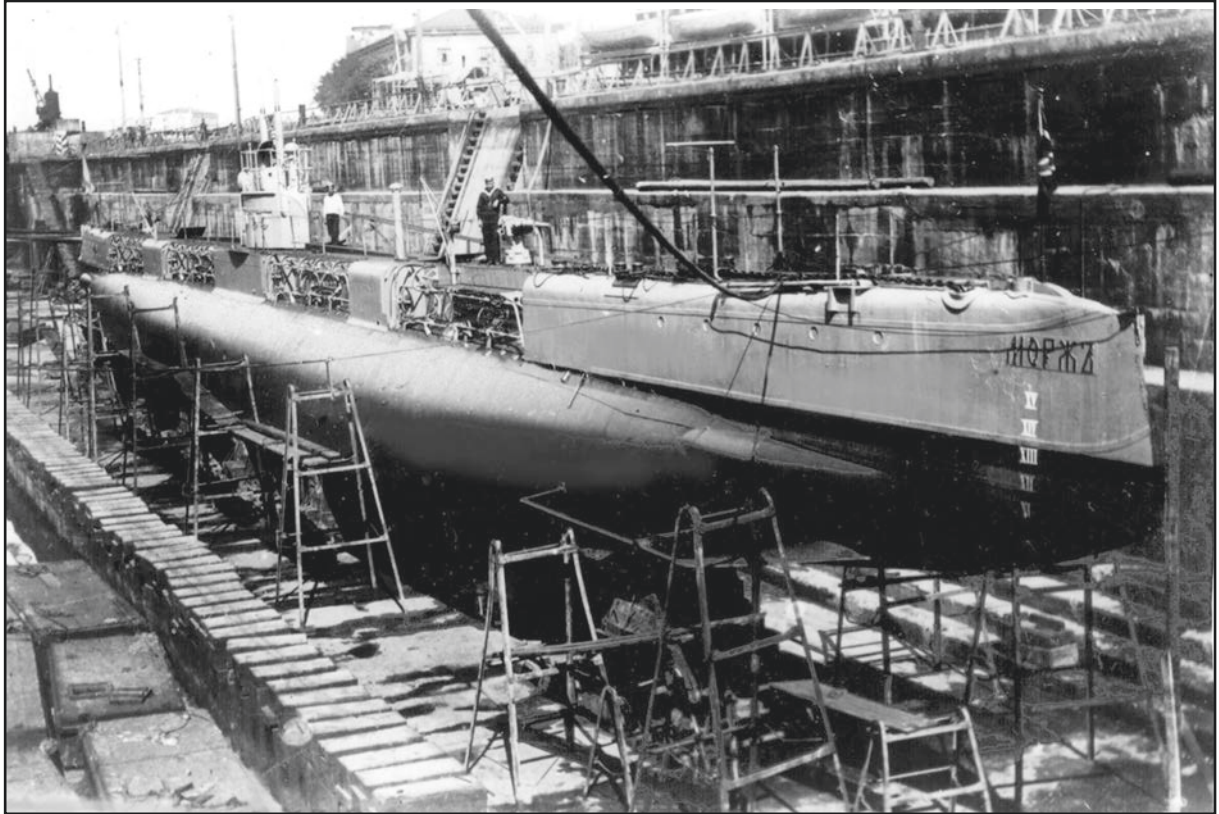




*Орудие, поднятое с эскадренного миноносца «Лейтенант Пуцин».  
Атлантический океан, Черное море (объект № 247)*



*Грузопассажирский пароход «Пестель». Атлантический океан, Черное море  
(объект № 321)*

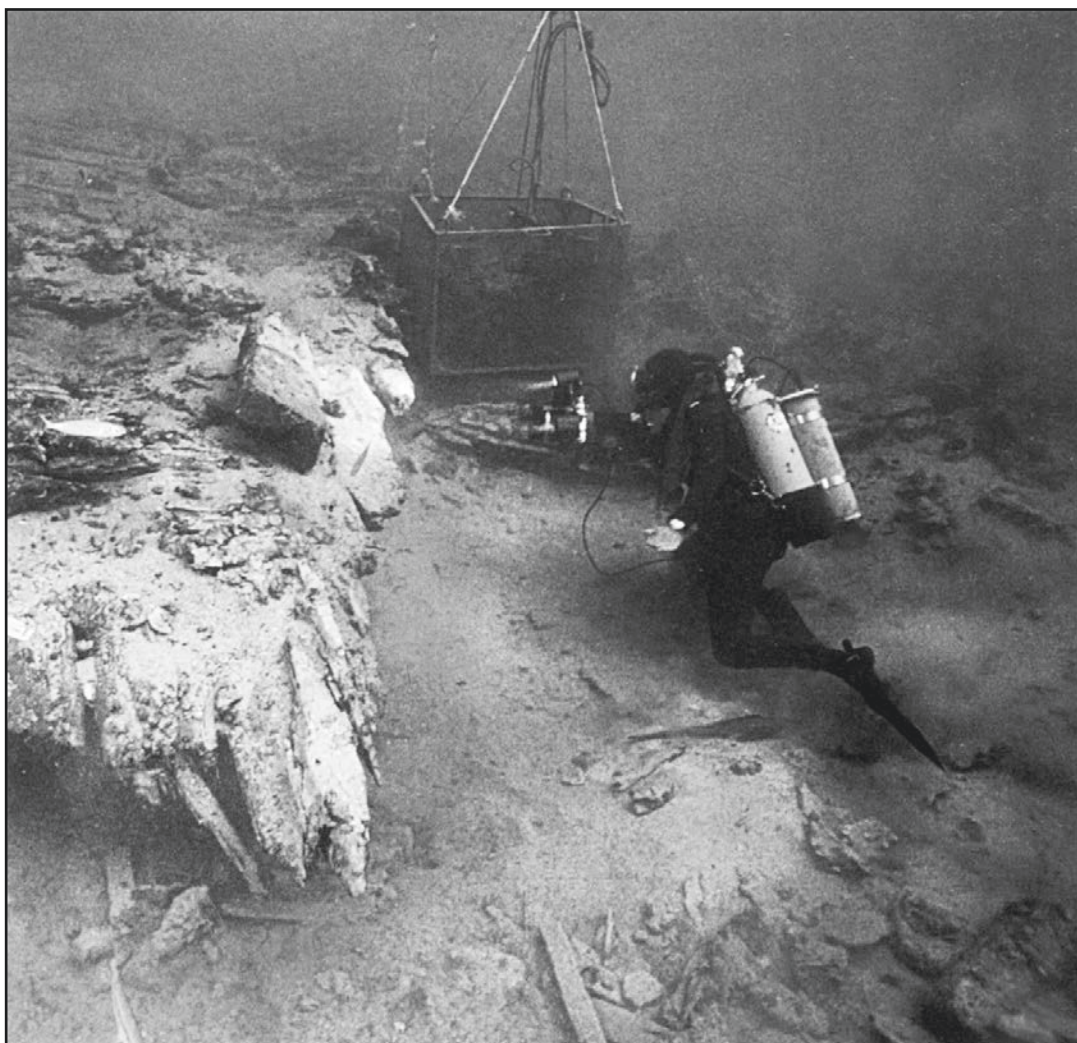


*Подводная лодка «Морж». Атлантический океан, Черное море  
(объект № 320)*





*Подводная лодка «Щ-403». Северный ледовитый океан, Гренландское море  
(место гибели неизвестно)*



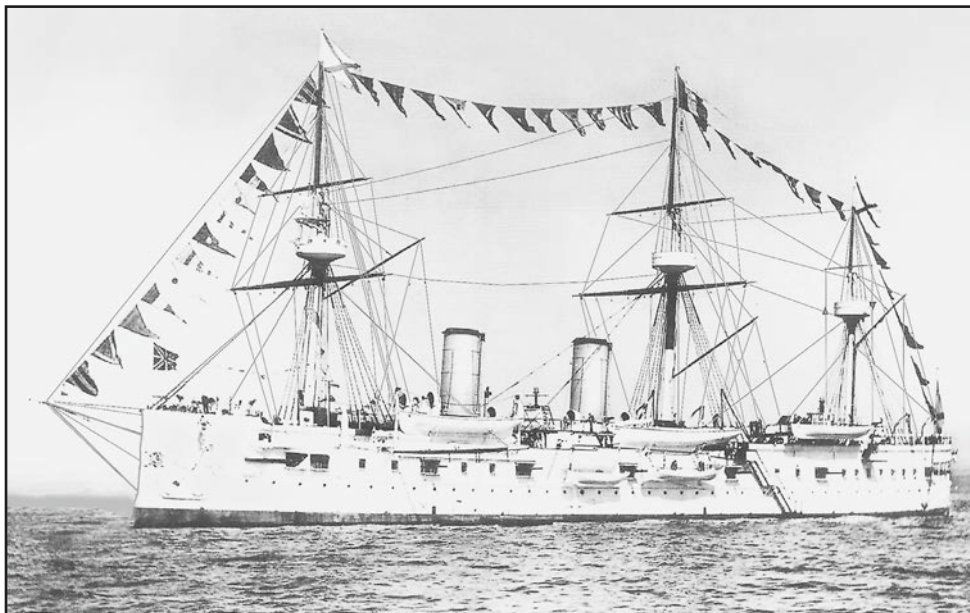
*Обследование останков линейного корабля «Слава России» в 1980 г.*

*Атлантический океан, Средиземное море (объект № 242).*

*Фото: ж. «Нептун XXI век», 2006, № 2.*

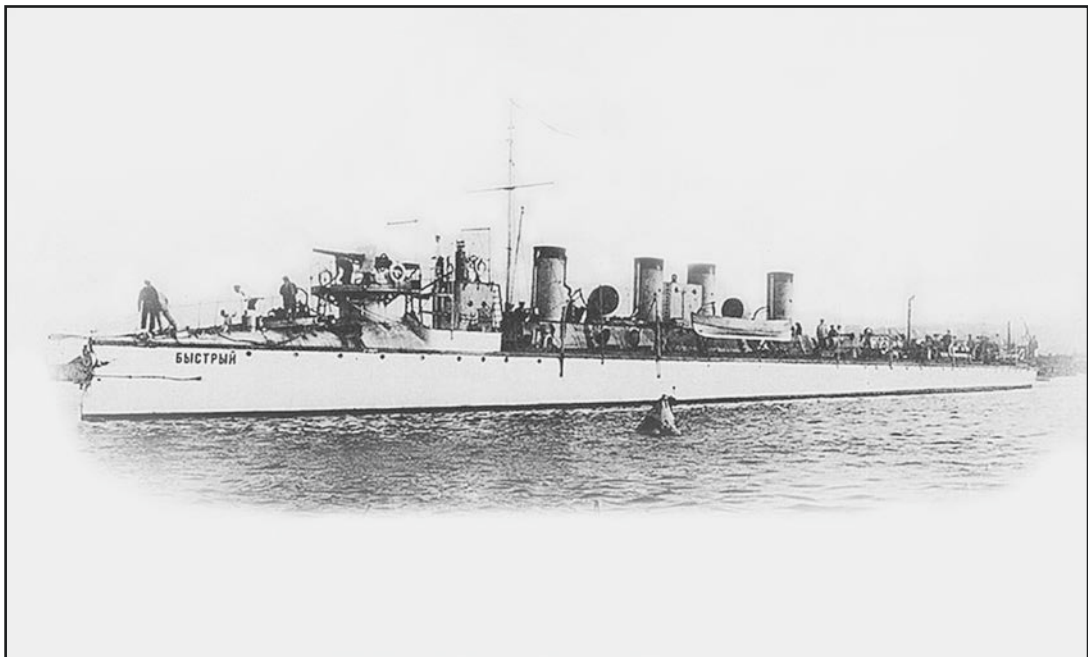


*Броненосный крейсер «Рюрик». Тихий океан. Японское море  
(объект № 65)*



*Броненосный крейсер «Дмитрий Донской». Тихий океан, Японское море  
(объект № 92)*

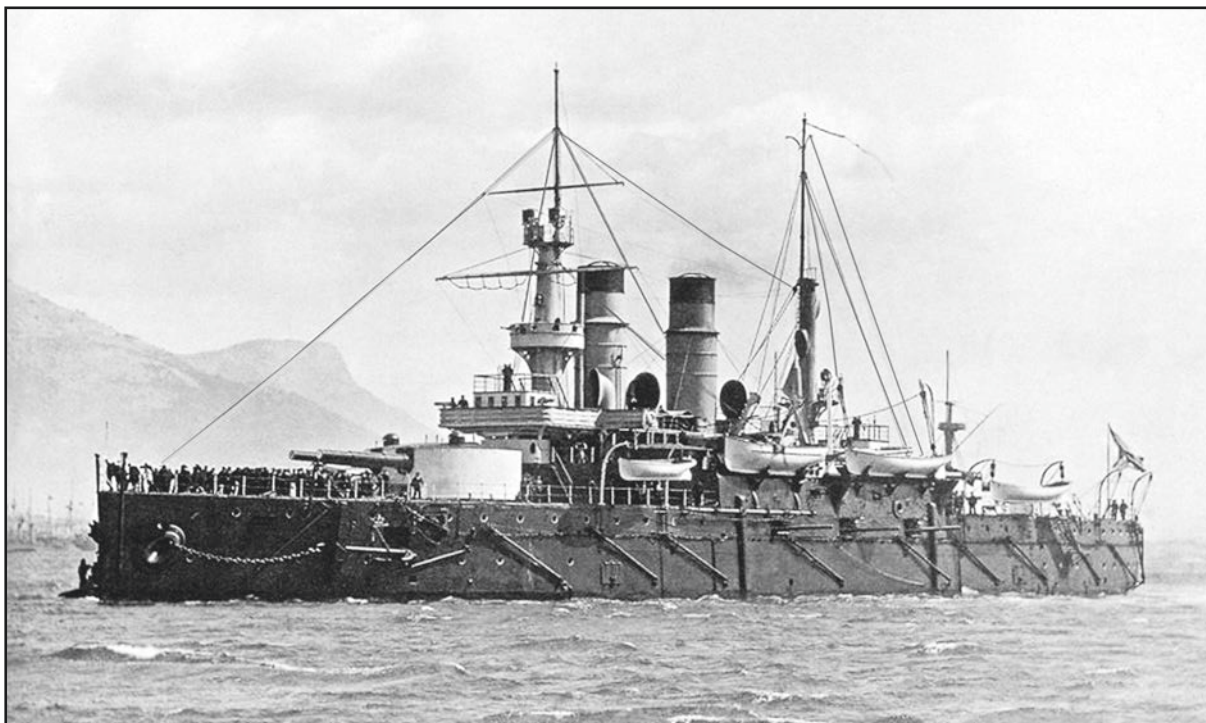




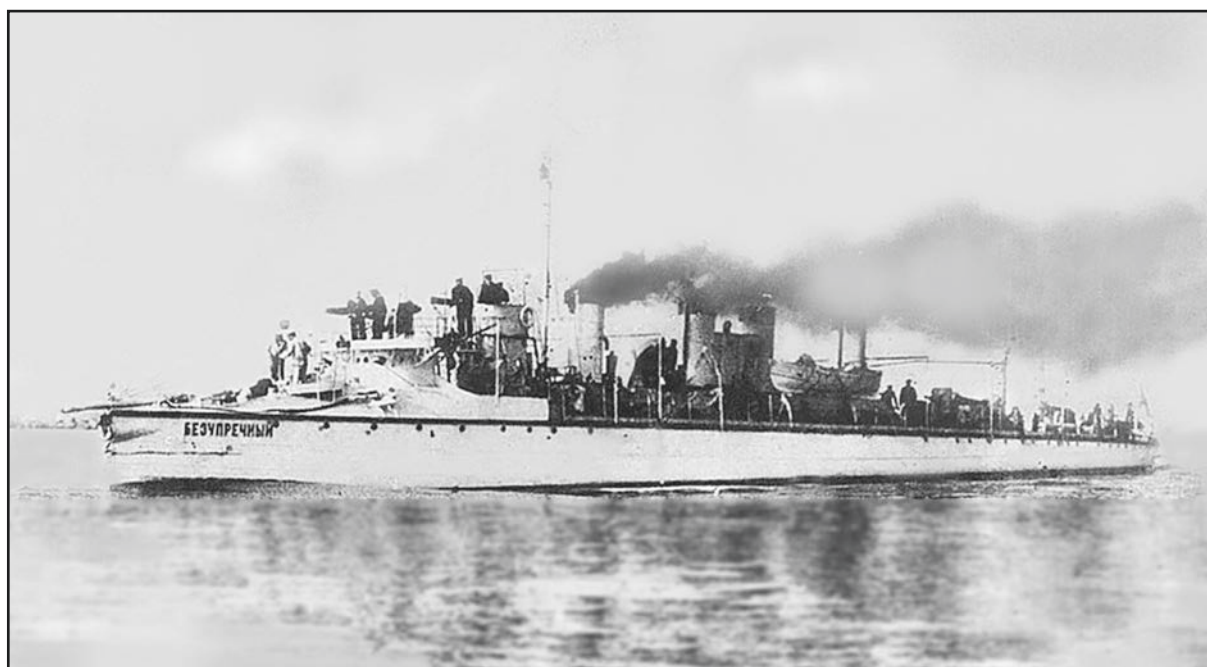
*Эскадренный миноносец «Быстрый». Тихий океан, Японское море (объект № 88)*



*Броненосный крейсер «Владимир Мономах». Тихий океан, Японское море  
(объект № 84)*



*Эскадренный броненосец «Сисой Великий». Тихий океан, Японское море  
(объект № 82)*



*Миноносец «Безупречный». Тихий океан, Японское море  
(объект № 86)*





*Эскадренный миноносец «Буинь». Тихий океан, Японское море  
(объект № 91)*



*Сторожевой корабль «Партизан». Тихий океан, Японское море  
(объект № 71)*



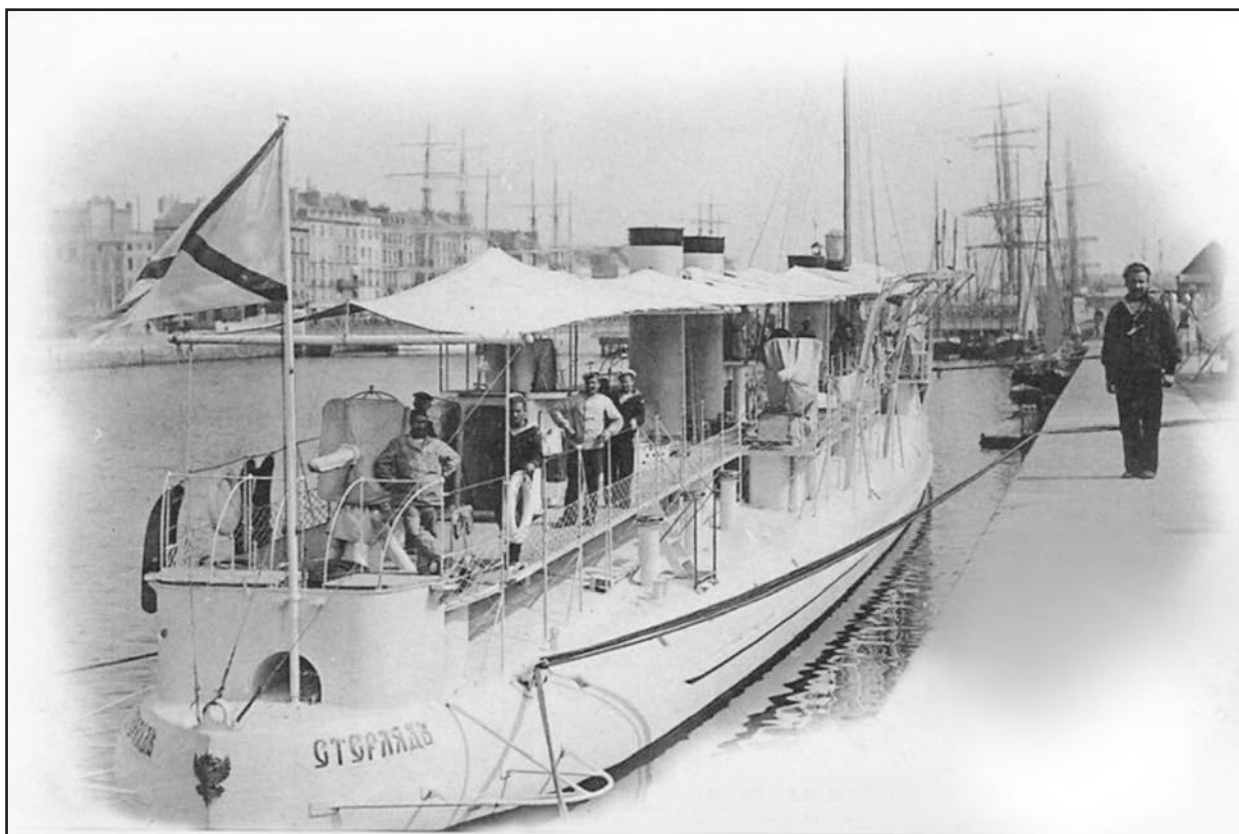
*Броненосный крейсер «Боярин». Тихий океан, Желтое море  
(объект № 36)*



*Минный транспорт «Енисей». Тихий океан, Желтое море  
(объект № 35)*

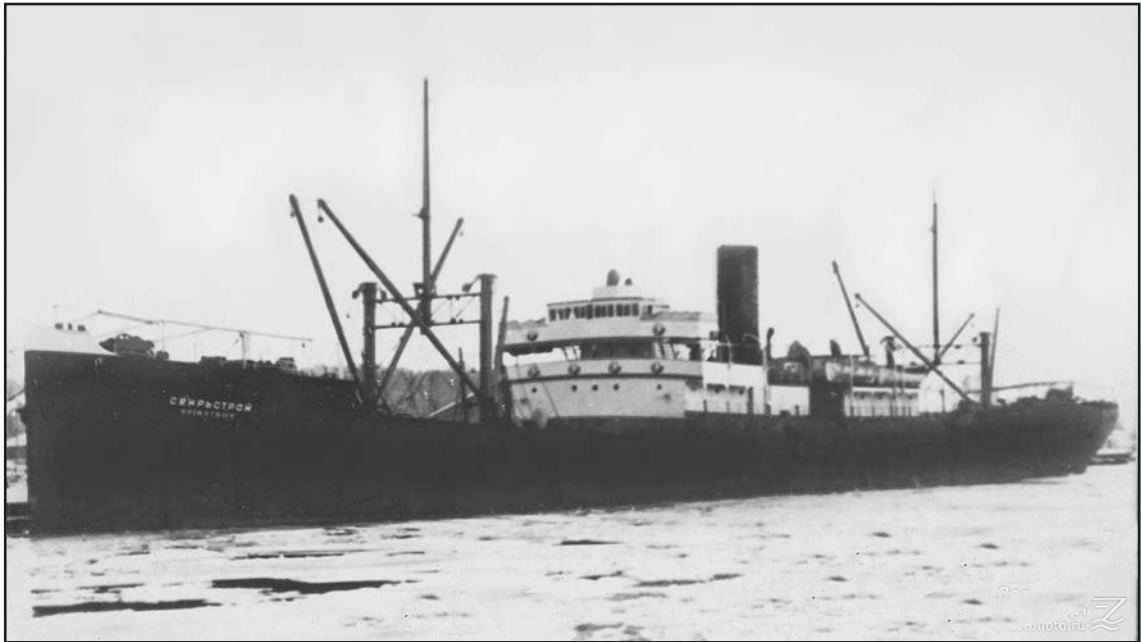


*Канонерская лодка «Гремящий». Тихий океан, Желтое море  
(объект № 41)*



*Эскадронный миноносец «Выносливый» («Стерлядь»). Тихий океан. Желтое море  
(объект № 50) .*



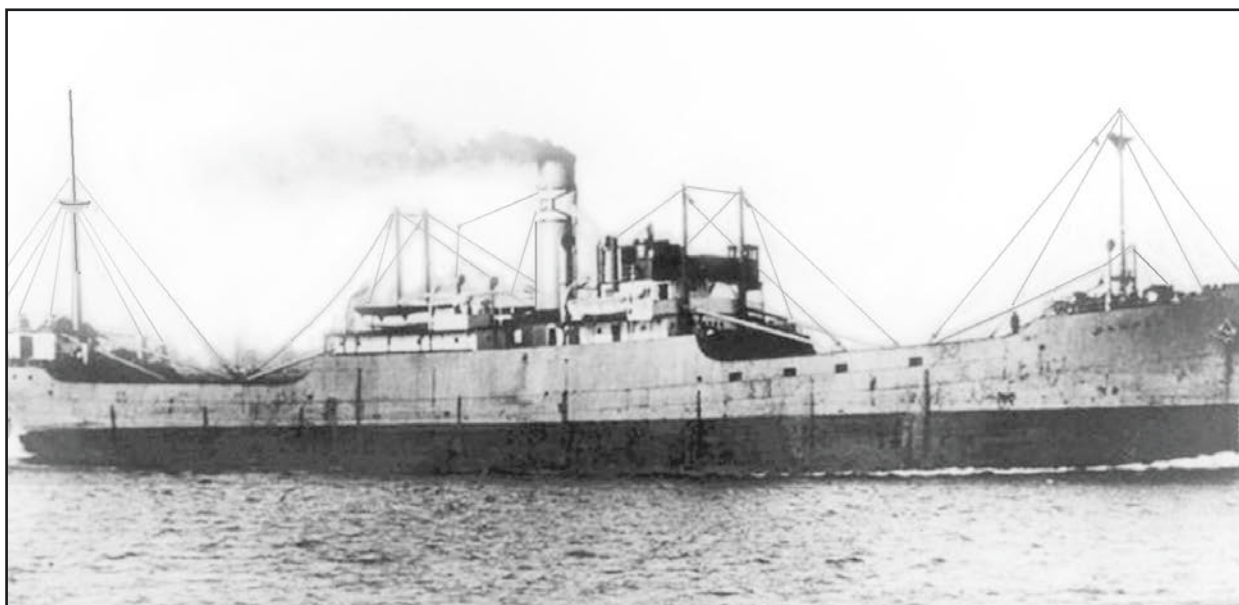


*Грузопассажирский пароход «Сви́рстрой». Тихий океан, Южно-Китайское море  
(объект № 59)*

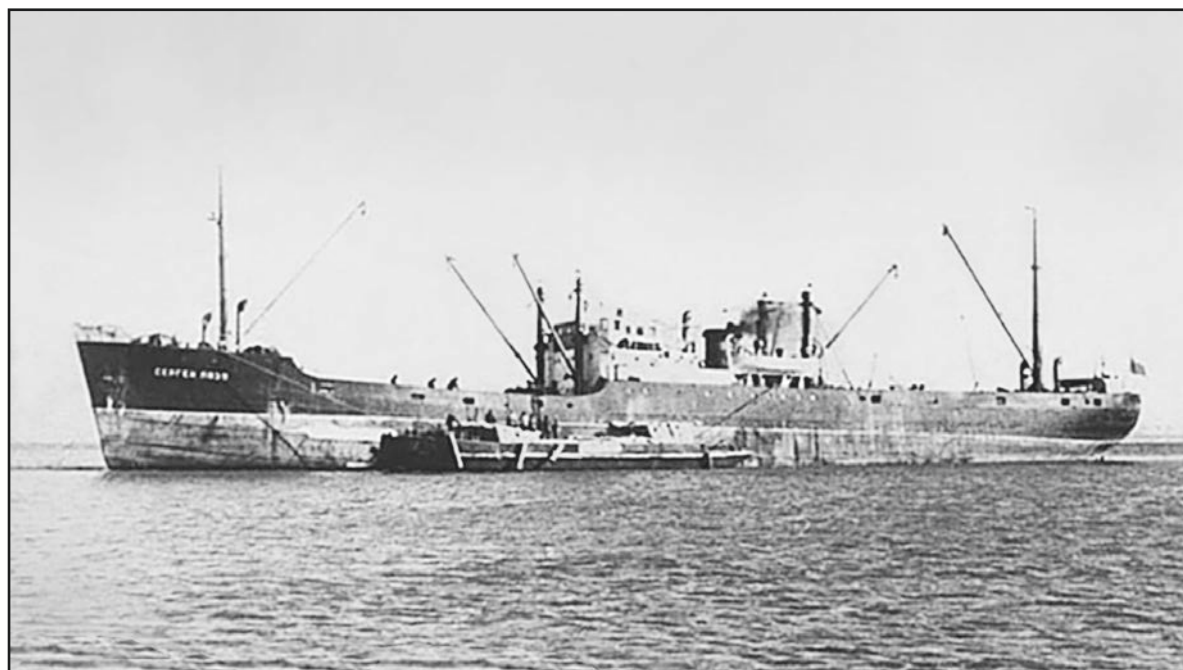


*Паровая шхуна с парусным вооружением «Ермак». Тихий океан, Желтое море  
(объект № 33)*





*Грузовой пароход «Перекоп». Тихий океан, Южно-Китайское море  
(объект № 61)*



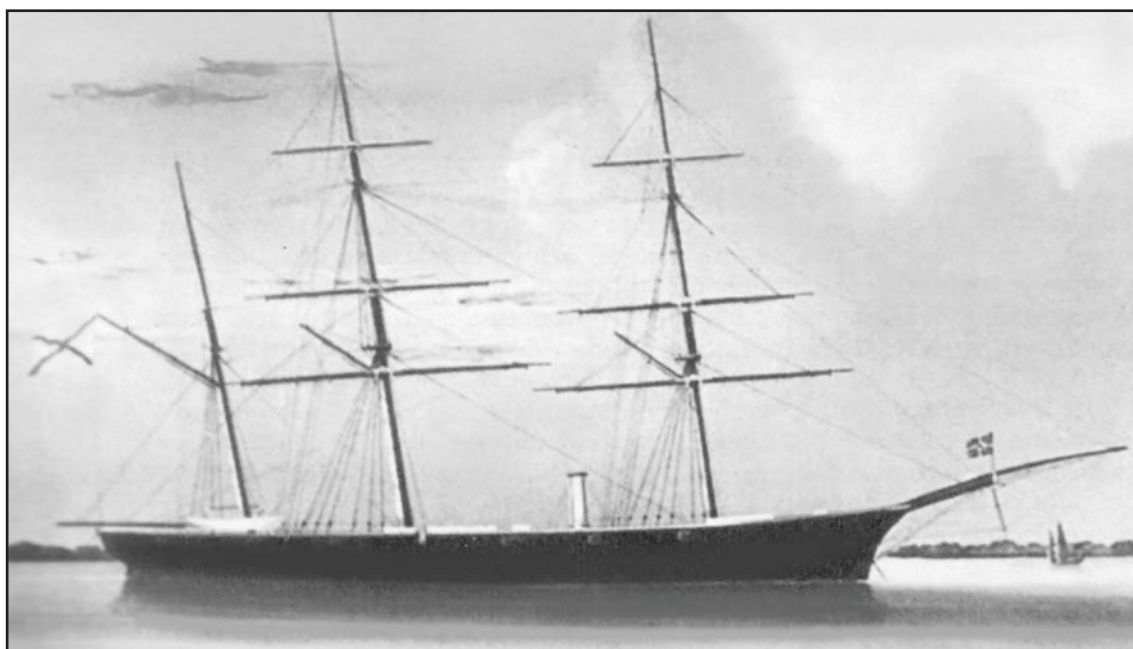
*Грузопассажирский пароход «Сергей Лазо», Тихий океан,  
Южно-Китайское море (объект № 60)*



*Грузопассажирский пароход «Креchet». Тихий океан,  
Южно-Китайское море (объект № 58)*



*Пароход «Индигирка». Тихий океан, Охотское море (объект № 9)*



*Парусно-винтовой корвет «Новик». Тихий океан, Охотское море  
(объект № 16)*



*Паровой катер «Ретвизанчик». Тихий океан, Японское море  
(объект № 64)*



12 августа 1941 г. транспорт «Новороссийск» (капитан А.Ф. Ботто) совершал переход из Херсона в Одессу. При подходе к Одессе подвергся атаке авиации противника. От взрыва бомб судно получило пробоину в борту и выбросилось на берег в районе Сычавки в точке 46°35'N, 31°00'E. 13 августа стоящий на мели транспорт был подожжен артиллерией противника (по другим данным был поднят немцами). Согласно информации исследователя А. Елкина, в 1980-х гг. на отмели в районе Сычавки в 300 м от берега на глубине 3—4 м находились плохо сохранившиеся останки затопленного судна. По всей вероятности эти остатки принадлежат транспорту «Новороссийск».

### **289. «Колхозник», минный заградитель**

Бывший речной буксирный пароход (в справочнике А.Б. Широкограда «Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг.» он назван пароходом, хотя, согласно этому справочнику, в качестве энергетической установки имел 2 двигателя внутреннего сгорания «Скрипс»). Заложен 1.04.1930 г. в Киеве. Спущен на воду 1.05.1931 г. Вступил в строй 15.06.1931 г., сразу поставлен на переоборудование в минный заградитель и вошел в состав Днепровской флотилии в июне 1932 г. 8.07.1940 г. переведен в состав Дунайской флотилии. Водоизмещение 210 т., размерения: 50,4×10,6×0,51 м. Энергетическая установка — 2 двигателя внутреннего сгорания «Скрипс» (200 л.с.). Вооружение: 1×76,2-мм орудие, 2 пулемета системы «Максим», 104 мины обр. 1908 г. Экипаж 32 чел.

Во время Великой Отечественной войны участвовал в проведении Килийского десанта в июне 1941 г., обороне и эвакуации Херсона в августе 1941 г.

21.09.1941 г. минный заградитель «Колхозник» под командованием старшего лейтенанта П.М. Сергеева был атакован у Тендровской косы в районе Покровки (ныне — Покровские Хутора, Покровская слобода) 11 штурмовиками «Ju-87». Два самолета противника были сбиты зенитчиками корабля. Однако и сам минный заградитель получил серьезные повреждения. Одна бомба попала в ходовой мостик, пробила палубу и взорвалась в машинном отделении. Возник пожар. Погибли командир корабля и весь боевой расчет главного командного поста. В командование кораблем вступил старший военфельдшер В.И. Дубровский, организовавший сначала борьбу за живучесть судна, а затем эвакуацию раненых на уцелевших шлюпках.

В 1973 г. останки корабля были найдены и обследованы аквалангистами клуба подводного плавания «Садко» (Николаев). В том же году с него подняли 76-мм орудие и пулемет, в 1980—1981 гг. — бронзовое основание машинного телеграфа, фонарь, ствол пулемета «Максим», чернильницу, каютный вентилятор, пачку газет 1941 г., судовую печать, судовой колокол и др. находки.

В настоящее время останки корабля покоятся на глубине 5 м и возвышаются над грунтом на 1,5 м. Координаты: 46°28.345'N, 31°39.220'E.

### **290. № 46, транспорт**

Бывший английский пароход «Patagonia». Водоизмещение 6011 т, длина 115,37 м,



ширина 15,88 м, осадка 8,5 м, мощность механизмов 410 л.с. 25.03.1915 г. зачислен в состав Черноморского флота в качестве транспорта № 46.

28 сентября 1915 г. транспорт № 46, идя из Одессы в Николаев, на траверзе деревни Дофиновки в 5,75 мили от Одессы был торпедирован германской подводной лодки «УВ-7». От взрыва в корме с правого борта под грот-мачтой транспорт получил пробоину площадью около 7,4 кв. м. Были затоплены пятый, шестой и кормовой отсеки, и корабль кормовой частью погрузился в воду, сев на грунт на глубине 21,9 м, но нос остался на плаву. Переборка машинного и котельного отсека от взрыва торпеды не пострадала и в носовую часть воду не пропускала. Весь личный состав был спасен. В течение месяца корпус судна еще держался на плаву, но во время шторма затонул в точке с координатами 46°33'N, 30°58'E.

В 1939 г. носовая часть судна и некоторые его механизмы были подняты водолазами Экспедиции подводных работ особого назначения (ЭПРОН).

Останки транспорта неоднократно обследовались одесскими аквалангистами. В результате было установлено, что на дне на глубине 22 м покоится кормовая часть парохода (возвышение над грунтом 11 м) с хорошо сохранившимися надстройкой и винторулевой группой.

#### **291. ПК-121, малый охотник за подводными лодками**

Морской охотник, тип «МО-4». Построен в 1937—1938 гг. и вошел в состав 1-го ЧОПС МПО НКВД Черноморского погранокруга. Водоизмещение 56 т. Размеры: длина 26,9 м, ширина 4,02 м, осадка 1,48 м. Силовая установка: три бензиновых двигателя ГАМ-34, 2250 л.с. Вооружение: 2×45-мм артустановки, 2×12,7-мм пулемета, 2 бомбосбрасывателя, 8 больших или 20 малых глубинных бомб, 4 мины типа «Р-1» или обр. 1928 г. или 2 мины обр. 1926 г. Экипаж 22 чел.

22.06.1941 г. вошел в оперативное подчинение, а 19.07.1941 г. организационно включен в состав ЧФ. Потоплен 12 сентября 1941 г. авиацией противника у косы Тендра.

#### **292. ТК-334, торпедный катер**

Типа «Ш-4». Заложен в 1943 г., спущен в феврале 1944 г., вступил в строй 25.04.1944 г. и вошел в состав ЧФ.

Участвовал в Крымской наступательной операции 8.04. — 12.05.1944 г. Погиб 1 августа 1944 г. от подрыва на mine в Днестровском лимане в точке с координатами 46°01'N, 30°40'E.

#### **293. Не идентифицированный торпедный катер типа «Ш-4»**

По описанию дайвера, объект представляет собой останки алюминиевого катера длиной около 20 м с двумя двигателями, компрессором и пулеметом типа ДА-2. Координаты местонахождения объекта: 46°27'N, 31°39'E. Глубина около 4 м. Возвышение над грунтом 2—2,5 м. По сведениям других источников, по данным координатам находится торпедный катер типа «Г-5».

**294. «Гроза», гидрографическое судно**

Первоначальное название и ТТЭ неизвестны. Призвано из народного хозяйства в конце 1930-х гг., переоборудовано в ГИСУ и вошло в состав ЧФ. Числилось в составе РГС Одесской ВМБ. Участвовало в обороне Херсона, обеспечивало переброску войск через Днепровский лиман. Потоплено в сентябре 1941 г. у о. Первомайский близкими разрывами авиабомб.

**295. № 5, портовый ледокол**

Построен в 1916 г. (“Murdoch & Murray Ltd”, Глазго, Великобритания) Полная вместимость 503 брт. Размерения 39,62×9,60×4,40 м. ГЭУ котломашинная, 1260 л.с. Мобилизован 14.01.1917 г. и до 1.04.1917 г. входил в состав флотилии СЛЮ. Во время Гражданской войны входил в состав белогвардейской флотилии. В марте 1920 г. оставлен при эвакуации белогвардейцев из Архангельска и 15.02.1920 г. захвачен войсками РККА. 18.04.1920 г. включен в состав Беломорской военной флотилии, а с 24.04.1920 г. — в состав Морских сил Северного моря. 25.10.1920 г. передан Мортрану и впоследствии переведен на Черное море. С 19.07.1941 г. числился в составе ЧФ в качестве ледокола.

12 августа 1941 г. ледокол № 5 (капитан К.И. Стеценко) буксировал из Херсона в Севастополь корпус недостроенной подводной лодки «С-35». В 15. 56 в районе острова Первомайский на выходе из Днепровского лимана (Украина) ледокол подорвался на двух магнитных минах и затонул. Координаты точки гибели, по историческим источникам: 46°34'8»N, 31°31'8”E. Погибли 22 чел. Корпус лодки не пострадал.

Согласно данным исследователя А. Елкина, объект, по размерам схожий с ледоколом № 5, находится на расстоянии 600 м от ранее указанных координат. Координаты 46°34'N, 31°31'E. Глубина около 16 м. Возвышение над грунтом 3,3 м.

**296. ОП-8, буксир**

Входил в состав Черноморского флота. Вооружение: 2 пулемета.

21 сентября 1941 г. буксир «ОП-8» (капитан С.И. Яник) подошел к гибнущему эсминцу «Фрунзе» для спасения экипажа. Приняв на борт часть экипажа и всех раненых, буксир пошел к Тендровской косе. Около 16 часов появилась очередная группа самолетов противника, которая атаковала буксир. Из 15 сброшенных бомб одна попала в район машинного отделения, и ОП-8 с дифферентом на корму затонул в 300 м от берега в точке 46°17'03»N, 31°30'05”E на глубине 8—8,5 м с креном 90° на левый борт. Около 100 человек поплыли к берегу, около 80 раненых, в том числе командующий эскадрой и командир «Фрунзе», остались на надстройках затонувшего буксира. Самолеты противника расстреливали из пулеметов обе группы. В 17.30 к буксиру подошел торпедный катер и, сняв раненых, доставил их в Одессу. Всего в бою, продолжавшемся около двух часов, погиб 51 человек. В 1970-х гг. буксир был обследован аквалангистами николаевского клуба «Садко». Глубина залегания 7 м, возвышение над грунтом 6 м. Фактические координаты 46°17'N, 31°31'E.

### **297. «Петр Штеменко», парусно-моторная шхуна**

25 августа 1941 г. парусно-моторная шхуна «Петр Штеменко» с парусной шхуной на буксире вышли к острову Первомайский. Обе шхуны перевозили боеприпасы. К месту назначения суда подошли затемно и начали разгрузку, которая производилась вручную. С наступлением рассвета противник обнаружил шхуны и открыл по ним артиллерийский огонь. В «Петра Штеменко» попали два снаряда. Один из них не взорвался, а от взрыва второго в трюме образовалась большая пробоина. Возник пожар. Шхуна села на грунт. От попаданий снарядов затонула и вторая шхуна. Согласно сведениям историка А. Елкина, у южной оконечности острова Первомайский на грунте находится объект, возможно, являющийся парусно-моторной шхуной «Петр Штеменко» (по другим данным — это немецкий буксир “Gestmann-9”, потопленный советской авиацией 10.01.1944 г.). Координаты 46°34'N, 31°33'E. Глубина около 4 м. В 500 м от объекта на грунте находится подводное препятствие. Возможно, это вторая шхуна, шедшая на буксире.

## **АБХАЗИЯ**

### **НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)**

#### **298. «Подобный», транспорт**

Заложен 9.01.1825 г., спущен 4.06.1826 г, вошел в состав ЧФ.

В 1827 г. на транспорт установили тяжелые орудия, и до 1830 г. он использовался как бомбардирский корабль. В 1830—1832 гг., 1834 г. и 1835 г. в составе отрядов крейсировал у Кавказского побережья. Участвовал в экспедиции ЧФ на Босфор в 1833 г. 24—30 марта в составе эскадры контр-адмирала И.И. Стожевского перешел из Севастополя в Одессу. 6 апреля, приняв на борт войска, вышел с отрядом в море и 11 апреля прибыл в Буюк-дере, где высадил десант. 28 июня, приняв на борт русские войска, вышел с эскадрой из Буюкдере в Севастополь. 17 декабря 1835 г. во время стоянки на Сухумском рейде был застигнут штормом, сорван с якоря, выброшен на отмель и разбился. Погибли 7 человек, в том числе командир. Транспорт в разное время командовали: А.П. Пустошкин (1830 г.), Н.А. Домашенко (до 6.1831 г.), В.М. Микрюков (с 6.1831 г.), К.И. Былим-Колосовский (с 1832 по 17.12.1835 г.).

#### **299. «Сухум-Кале», транспорт**

Заложен (?) в Николаевском адмиралтействе. Строитель И.С. Разумов. Спущен на воду 17.06.1827 г. и вошел в состав ЧФ. Длина 28,1 м, ширина 4,6 м. Вооружение — 6 орудий.

В 1827 г. перешел из Николаева в Архипелаг, где присоединился к эскадре контр-адмирала графа Л.П. Гейдена. Участвовал в войне с Турцией 1828—1829 гг. В 1828 г. и 1829 г. с эскадрой крейсировал в Архипелаге, доставлял провиант на суда и отряды. В 1828 г. участвовал во взятии в плен КВТ «Наварин». В феврале 1830 г. вернулся из Архипелага в Николаев. В 1831—1833 гг. находился у Кавказского побережья. 25—27.07.1831 г. в составе отряда капитана 2 ранга Г.И. Немтинова высаживал десант в Геленджикской бухте. 13 марта 1833 г. во время стоянки на якорю у Пицунды шквалом

был выброшен на берег (отданные последовательно четыре якоря не удержали судно) и разбился. Экипаж был спасен. В разные годы транспортом командовали: Н.Б. Никонов (1827—1830 гг.), Я.Ф. Хомутов (1831—1833 гг.).

### **300. «Трувор», двухпалубный товаро-пассажирский пароход**

Пароход Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ). 20 декабря 1890 г. сел на мель во время шторма в 2 милях от Гагр. Погибли 4 чел., остальные были эвакуированы по канату, натянутому между берегом и мачтой парохода. Через 22 дня судно затонуло, переломившись во время очередного шторма.

## **НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ**

### **ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 гг.)**

#### **301. Т—411 «Защитник», базовый тральщик**

Заложен 10.08.1936 г. в Севастополе на Заводе № 201 («Севморзавод» им С. Орджоникидзе) по проекту 53, тип «Фугас», заводской № 177. Спущен на воду 31 июля 1937 г. Вступил в строй 31 июля 1938 г. и вошел в состав ЧФ. Водоизмещение полное 494 т; длина 62,0 м, ширина 7,21 м, осадка 2,2 м; мощность энергоустановки (2 дизеля) 2800 л.с., скорость хода максимальная 18,45 уз., экономическая 9,65 уз.; дальность плавания 3300 миль. Вооружение: 1×100-мм, 1×45-мм, 3×37-мм орудий, 3×12,7-мм пулемета ДШК, 1 параван-трал «К-1», трал Шульца и змейковый трал, мог принимать на борт 27 мин КБ-3 или 46 минных защитников и 20 глубинных бомб. Экипаж 60 человек.

22 июня 1941 г. «Защитник» встретил в составе 1-го дивизиона БТЩ ОВР Главной базы в Севастополе под командованием старшего лейтенанта, с 1943 г. — капитан-лейтенанта В.М. Михайлова.

В июле 1941 г. тральщик перешел в Батуми, откуда осуществлял эскортирование судов на коммуникациях Кавказа. В годы войны обеспечивал воинские перевозки в Севастополь из баз Кавказа, оказывал огневую поддержку войскам Севастопольского оборонительного района, участвовал в Керченско-Феодосийской операции, в составе охранения 1-го отряда транспортов, набеговой операции на Феодосию.

В феврале 1943 г. корабль участвовал в высадке десанта в районе Южной Озерейки. 3 февраля в 19.40 в составе отряда высадочных средств «Защитник» вышел из Геленджика, ведя на буксире болиндер № 6 с танками. В море была волна 3 балла. У тральщика трижды рвался буксир, к тому же он столкнулся с катером МО и протаранил его, катер вернулся в Геленджик. «Защитник» отстал от отряда и следовал самостоятельно. В 10 каб. от берега болиндер был передан буксиру «СП-19», который повел его далее. С 5 по 25 февраля «Защитник» перебросил 2290 бойцов и командиров из Геленджика в Станичку. 1 марта 1943 г. «Защитник» был удостоен гвардейского звания.

15 июня 1943 г. «Защитник» вышел из Туапсе на усиление конвоя транспорта «Стахановец». БТЩ шел в 2—3 милях от берега. В 15.22 в корабль попала торпеда, выпущенная немецкой подводной лодкой “U-24”. Взрывом оторвало кормовую часть тральщика. В 15.45 «Защитник» затонул в 20 милях к западу от Сухуми. Спасся 31 чел.

### **302. «Смелый», буксирный пароход**

Следовал из Очамчиры в Сухуми под командованием капитана Е.К. Щурова. Потоплен немецкой подводной лодкой “U-23” 29 мая 1944 г. в Сухумском заливе в точке 42°52'N, 41°04'E. Погибли 11 чел.

### **303. «Рекорд», буксирный пароход**

Входил в состав Черноморского государственного морского пароходства. Водоизмещение 100 т. Капитан: Н.К. Швед.

Погиб 15 августа 1942 г. на рейде порта Сухуми в результате налета немецкой авиации на порт. Погибли 5 чел.

### **304. «Эмба», танкер**

Вместимость 7886 брт. Капитан: А.С. Журавлев.

В январе 1942 г. в порту Камыш-Бурун танкер был поврежден авиабомбой. В мае прибуксирован в Сухуми, где сел на грунт и использовался как плавемкость. 30 июля 1943 г. немецкая подводная лодка “U-24” выпустила по полузатопленному танкеру 2 торпеды, вызвавшие большие повреждения.

### **305. «Шквал», военно-лоцманский бот**

Находился в подчинении Охраны Водного Района (ОВР). Экипаж состоял из пяти вольнонаемных матросов и четырех военных моряков. Вооружение — крупнокалиберный пулемет ДШК.

20 августа 1943 года корабль вышел из Поти в боевой дозор. В первый же день дозора вахтенный матрос заметил перископ подводной лодки и доложил командиру. Судно продолжило нести дозор. Из Поти вышли 2 торпедных катера, однако вскоре, не обнаружив ничего подозрительного, они ушли в базу. «Шквал» лег в дрейф. В 21.30 подводная лодка “U-23” всплывает прямо у борта корабля и практически в упор открывает огонь зажигательными снарядами. Команда открыла ответный огонь, но после нескольких очередей ДШК вышел из строя. С расстояния 150 метров “U-23” буквально изрешетила катер, к тому же на судне вспыхнул пожар. Экипажу предложили сдаться и, не получив ответа, на «Шквал» с лодки бросили подрывной снаряд. Три человека были убиты. Бой длился 3 часа, положение экипажа стало безнадежным. Воспользовавшись наступившей темнотой, командир бота лейтенант Ф.В. Бакчевников отдал приказ покинуть судно. Моряки перенесли в шлюпку двоих раненых и направились к берегу. Горящий «Шквал» с заклиненным рулем и чудом работающим двигателем продолжал движение. С подводной



лодки не заметили шлюпки и продолжали обстреливать судно. Таким образом, катер погиб, а экипаж, за исключением троих убитых, смог спастись.

### **306. СКА-088, малый охотник за подводными лодками**

Тип «МО-4». Был построен в 1938 г., заводской № 92. Первоначально назывался ПК-100 (Пограничный Катер) и предназначался для пограничных войск. Входил в состав 3-го ЧОПС МПО НКВД Грузинского погранокруга. Водоизмещение 56 т. Размеры: длина 26,9 м, ширина 4,02 м, осадка 1,48 м. Скорость хода максимальная 26 узлов. Дальность плавания: 285 миль при 15 узлах. Силовая установка: 3 бензиновых ДВС, ГАМ-34, 2250 л.с. (3×635 кВт). Вооружение: 2×45-мм артиллерийские установки, 2×12,7-мм пулемета, 2 бомбосбрасывателя, 8 больших или 20 малых глубинных бомб, 4 мины типа «Р-1» или обр. 1928 г. или 2 мины обр. 1926 г. Экипаж 22 чел.

22.06.1941 г. катер вошел в оперативное подчинение, а с 19.07.1941 г. организационно был включен в состав Черноморского флота.

17 марта 1943 г. под командованием старшего лейтенанта Ф.И. Вечного при выполнении боевого задания по конвоированию из Геленджика к мысу Мысхако каравана мелких судов с войсками и грузом по неизвестной причине взорвался и затонул в точке 44°35.6'N, и 37°51'E. Спасены 3 человека.

### **307 «Л-25», подводная лодка**

Типа «Ленинец». Была заложена 23.10.1938 года на заводе №198 имени А. Марти в Николаеве. 26.02.1941 г. лодка была спущена на воду. Водоизмещение (надводное/подводное): 1099/1399 т. Размеры: длина 83,3 м, ширина 7,0 м, осадка 4,05 м. Скорость хода (надводная/подводная): 18/8,5 узлов. Дальность плавания: над водой 5300 миль при 9 узлах, под водой 135 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: 2×1100 л.с. дизеля, 2×650 л.с. электромотора. Вооружение: 6 носовых + 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата, 20 мин, 1×100-мм, 1×45-мм орудия. Глубина погружения до 100 м. Экипаж 55 чел.

22 июня 1941 г. «Л-25» встретила под командованием капитан-лейтенанта М.И. Никифорова в составе Отдельного Дивизиона ПЛ ЧФ у достроечной стенки в Николаеве при готовности 63,2%. 11 августа 1941 г. при приближении фронта к Николаеву лодку перевели сперва в Очаков, а затем в Севастополь, Туапсе, Поти.

Денег на достройку лодки не нашлось и мощностей небольшого судоремонтного завода в Поти не хватало, поэтому 1 декабря 1941 г. «Л-25» законсервировали и поставили на отстой в Очамчире. 7 января 1942 г. штаты на лодке закрыли.

Только через три года было принято решение о достройке корабля. К тому времени боевые действия на Черном море закончились, но минная опасность существовала.

18.12.1944 г. началась буксировка «Л-25» в Севастополь (по другим данным в Поти). Вскоре море заштормило и маломощный буксир «СП-31», за которым шла лодка, перестал выгребать против волны, а когда на нем стало заканчиваться горючее, отдал буксирный трос и направился за помощью, оставив лодку в двух милях у устья реки Хопи.

19 декабря на помощь «Л-25» вышел сторожевой корабль «Шквал», который продолжил буксировку, но к этому времени через неплотно закрытые крышки торпедных аппаратов внутрь лодки стала поступать вода. «Л-25» получила дифферент на нос, лодка все хуже всходила на волну, а вскоре начала принимать положение близкое к вертикальному. Вскоре «Л-25» затонула в 15 милях от мыса Пицунда. Экипаж был снят. Поскольку глубина в месте гибели лодки составляет 633 м, то поднимать ее не стали.

## ГРУЗИЯ

### НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)

#### 308. «Крым», фрегат

Заложен 15.12.1808 г. в Севастополе. Строитель Мелихов. Спущен на воду 13.01.1810 г. Разбился у Редут-Кале (в настоящее время населенный пункт Кулеви, Хобского муниципалитета края Самегрело и Земо-Сванети) в 1825 г.

#### 309. «Вперед», товаро-пассажирский пароход

Был заложен в январе 1898 г. по заказу «Общества пароходства по Дону, Азовскому и Черному морям с их притоками» из Ростова-на-Дону на верфи “Stabilimento Tecnico Triestino” в Триесте (Австро-Венгрия) (строительный № 313). Судно двухвинтовое, однопалубное, двухмачтовое со стальным корпусом. Вместимость 858,94 брт. Грузоподъемность 40000 пудов. Длина 71,87 м, ширина 9,60 м, осадка 3,70 м. Две вертикальные паровые машины смешанного давления, тройного расширения общей мощностью 900 л.с. Скорость 12 узлов. Экипаж 27 человек. 36 пассажиров 1 класса, 36 — 2 класса, 77 - 3 класса (с палубными пассажирами их 300).

Спущен на воду в августе 1898 г. и в том же месяце сдан владельцу. По прибытии в Россию был приписан к порту Ростов-на-Дону (№ 1162). Район плавания был определен Черным и Азовским морями с заходом в реку Дон. Судно стало работать на грузо-пассажирской линии Ростов — Ялта. В 1908 г. после банкротства компании пароход перешел в собственность судовладельца И.Я. Древицкого. После его смерти 7.02.1912 г. - в управлении наследников.

В феврале 1913 г. вместе с другими судами был продан купцу Л.Л. Андрейс из Новороссийска и в том же году капитально отремонтирован. После ремонта порт приписки и номер остались прежними.

После ввода в строй судно перешло в состав образованного в 1913 г. «Азовско-Черноморского Пароходного Общества». Бывший владелец Л.Л. Андрейс стал одним из учредителей этого общества.

Во время Первой мировой войны, 23.04.1916 г. пароход был мобилизован и как транспорт № 120 («Вперед») включен в состав Транспортной флотилии ЧФ. Однако уже 27 апреля того же года транспорт передали как госпитальное судно «Вперед» Российскому

Обществу Красного Креста (РОКК). На нем оборудовали лазарет на 140 коек. Во время первого же рейса из Батуми в Трапезунд госпитальное судно 25 июня 1916 г. близ устья реки Хопи было потоплено торпедой германской подводной лодки “U-38”. Погибли 8 человек, в том числе два сотрудника РОКК. Командующий Кавказской армией Великий Князь Николай Николаевич приказал представить весь персонал госпитального судна к боевым наградам.

## НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

### ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 гг.)

#### 310. «Коминтерн»», крейсер

Построен по кораблестроительной программе 1881 г. Проект АО «Vulcan» (Германия). Заложен 23.08.1901 г. на эллинге Николаевского адмиралтейства, спущен на воду 20.05.1902 г., вступил в строй в 1905 г. Первоначальное название «Кагул», 25.03.1907 г. переименован в «Память Меркурия», 31.12.1922 г. переименован в «Коминтерн». Нормальное водоизмещение 7070 т, длина 134 м, ширина 16,6 м, осадка 6,8 м. Мощность машин 19 500 л.с., скорость 23 узла. Вооружение (на 1918 г.) — десять 130-мм орудий, два 75-мм зенитных орудия, два бортовых 281-мм торпедных аппарата, 150 мин заграждения. Экипаж 580 человек.

В период Первой мировой войны участвовал в набеговых операциях Российского императорского флота (РИФ) на коммуникации и побережье противника, нёс разведывательную и блокадную службы у берегов Турции, обеспечивал и прикрывал набеговые и минно-заградительные действия других сил флота. За 33 месяца участия в боевых действиях (с 29 октября 1914 по 31 июля 1917 г.) произвёл 82 боевых похода общей продолжительностью 307 дней. Принимал участие в бою с немецкими крейсерами «Гебен» и «Бреслау» у мыса Сарыч. В начале 1917 года был направлен на ремонт, в ходе которого встретил Русскую революцию.

После падения временного правительства 12.11.1917 г. значительная часть личного состава крейсера приняла решение поднять сине-жёлтый флаг Украинской народной республики. В связи с этим более 200 матросов и все офицеры, за исключением одного мичмана, из команды крейсера отказались продолжать службу и покинули корабль. 16.02.1918 г. собрание команды крейсера большинством голосов постановило спустить украинский и поднять красный флаг. 28.03.1918 г. был законсервирован и сдан в Севастопольский военный порт на хранение, где был захвачен германскими войсками. Использовался ими как плавучая казарма. 24.11.1918 г. захвачен Антантой с последующей передачей Добровольческой армии. 19.02.1919 г. разоружён (на корабле остались лишь 4 пушки в 2 орудийных башнях главного калибра, приведённые в полную негодность), а в период с 22 по 26.04.1919 г. по приказу английского командования были подорваны главные механизмы. 29.04.1919 г. захвачен частями Красной

армии. 24.06.1919 г. корабль снова перешёл под контроль Вооружённых сил Юга России. 14.11.1920 г. оставлен Русской армией при эвакуации из Севастополя в Стамбул. 22.11.1920 г. захвачен частями РККА и в 1921 г. после постановки на ремонт включён в состав Морских сил Чёрного и Азовского морей (МСЧиАМ) РККФ Советской России в качестве флагманского корабля. В 1922 г. переклассифицирован в учебный крейсер — начиная с лета этого года на нём стала дислоцироваться школа старшин Морских сил Чёрного моря (МСЧМ) РККФ.

Накануне Великой Отечественной войны был перевооружен, переклассифицирован в минный заградитель и включен в состав Дивизиона минных заградителей Бригады кораблей охраны водного района Черноморского флота СССР (ЧФ СССР). Принимал участие в обороне Одессы, в битве за Крым, обороне Севастополя, Керченско-Феодосийской десантной операции. Осуществлял воинские перевозки между портами Кавказа.

10 октября 1942 г. «Коминтерн» был затоплен в качестве брекватера в устье реки Хоби, севернее Поты, для создания волнолома. Предварительно с корабля были сняты все сколь-нибудь ценные механизмы и оборудование. 2.02.1943 г. исключён из списков кораблей Военно-Морского Флота СССР. 31.03.1946 г. на корпусе корабля была установлена перебазируемая из Сочи противокатерная артиллерийская батарея № 626.

Корпус крейсера сохранился до настоящего времени и может рассматриваться как памятник отечественного кораблестроения начала XX в. Сохранились днище, фор- и ахтерштевни, оси шпильей, бронированные основания башен главного калибра и боевых рубок.

### **311. «Носак», грузовой пароход**

Следовал на буксире у парохода «Миус» из Поты в Батуми. 10 декабря 1942 г. в районе пос. Кобулетти сильным штормом был оторван от буксира, накатом волн выброшен на прибрежные камни, разломился пополам и затонул. Сведений о погибших нет.

### **312. «Ингул», грузовой пароход**

Входил в состав Черноморского государственного морского пароходства. Вместимость 2324 брт. Капитан — В.К. Субботин.

Затонул во время шторма 28 ноября 1941 г. на рейде Поты, в точке 42°09'N, 42°39'E. Погибли 4 чел. В 1959 г. поднят по частям и сдан для разделки на металлолом.

### **313. «Танаис», транспорт**

Бывшая паровая шаланда (парусная моторная шхуна), построенная в 1896 г. в США. Длина 38,1 м, ширина 7,6 м, осадка 2,4 м. Водоизмещение 600 т. Скорость хода

максимальная: 5,5 узлов. Силовая установка: паровая, 180 л.с. Дальность плавания: 1230 миль при 3,5 узлах. Экипаж 25 чел.

В ноябре 1920 г. судно было оставлено белогвардейцами при эвакуации из Крыма, захвачено частями РККА и в декабре того же года в качестве ВСУ включено в состав Морских Сил Черного моря.

12.01.1921 г. передано Черномортрану. 20.06.1923 г. принято от Главвода и в качестве гидрографического судна зачислено в состав плавсредств Убеко Черноаз. 15.07.1926 г. было возвращено НКПС.

В годы Второй мировой войны судно обеспечивало воинские и народно-хозяйственные перевозки по Черному морю. Капитан — Г.И. Антоненко.

Потоплена немецкой подводной лодкой “U-23” (командир обер-лейтенант Вален) 23 октября 1943 г. в 20 милях от порта Потти. Транспорт разломил на две части. Корма судна затонула сразу, а носовая часть затонула спустя несколько минут. В результате атаки погибли 11 чел. Координаты гибели судна — 42°21'N, 41°35'E, глубина около 8 м.

#### **314. «М-36», подводная лодка**

Типа «М», XII серия. Была заложена 22.02.1939 г. на Горьком на заводе № 112 («Красное Сормово») и спущена на воду 28.08.1940 г. Вступила в строй 20.02.1941 г. и 29.04.1941 г. вошла в состав Черноморского флота. Водоизмещение (надводное/подводное): 206/256 т. Размеры: длина 44,5 м, ширина 3,3 м, осадка 2,58 м. Силовая установка: дизель 800 л.с., элект-ромотор 400 л.с. Вооружение: 2 носовых 533-мм торпедных аппарата (2 торпеды), 1×45-мм орудие 21-К. Экипаж 20 человек.

Начало войны «М-36» встретила в составе 8 дивизиона 2 бригады ПЛ ЧФ в Севастополе. С июля 1941 по июль 1942 г. совершила 11 боевых походов, в одном из которых, 8.03.1942 г. в порту Ялта атаковала одной торпедой баржу противника, стоявшую у причала, но неудачно.

В двенадцатом боевом походе 23.08.1942 г. восточнее мыса Бурнас «М-36» обнаружила конвой противника, шедший по мелководью. Выходя в атаку, «М-36» несколько раз касалась грунта, а перед выпуском торпед в течение четырех минут буквально ползла по грунту. После того как торпеды устремились к цели, подводная лодка не удержалась на глубине и была выброшена на поверхность. Обнаружив «М-36», румынская канонерская лодка “Sublocotenent Ghigulescu” нанесла ей таранный удар, а после того, как подводная лодка легла на грунт на глубине всего восьми метров, забросала её глубинными бомбами. От взрыва на лодке сорвало задрайку люка VI отсека, он начал быстро заполняться водой и личный состав был вынужден его покинуть. На подводной лодке вышли из строя главные электродвигатели, трюмная помпа, компрессор и кормовые горизонтальные рули. Корпус «М—36» так же получил тяжелые повреждения: погнуты перо вертикального руля, три лопасти гребного винта, а так же оторван лист киля.



Противник, посчитав лодку потопленной, прекратил бомбометание и ушел с места боя, а субмарина, всплыв, направилась на базу, в пути отразив четыре атаки вражеского самолета.

В октябре 1942 г. «М-36» выделили к переброске на Северный флот. В середине ноября была погружена на железнодорожный транспортер и 24 ноября отправлена в Баку, куда благополучно прибыла через пять суток.

В начале декабря 1942 г. на территории завода имени Зафедерации в Баку «М-36» была вторично спущена на воду и 13.01.1943 г. зачислена в состав Каспийской военной флотилии. Вскоре от перебазирования лодки на Север отказались, и она снова по железной дороге была отправлена в Потти и 16.10.1943 г. вновь включена в состав Черноморского флота.

4 января 1944 г. при проведении ходовых испытаний «М—36» затонула на мерной миле в районе Кобулетти (Грузия) в точке с координатами 41°58,8'N, 41°40'E. Погибли 22 чел., включая командира — капитан-лейтенанта В.Н. Комарова.

Среди причин гибели «М—36» различными источниками указывается: ошибка личного состава при проведении срочного погружения в ходе уклонения от атаки вражеского самолета или подводной лодки; авария вследствие спешно проведенного ремонта; подрыв на mine, выставленной немецкой подводной лодкой “U-20”.

### **315. «Джалита», вспомогательный тральщик**

Типа «Джалита». Был заложен в 1914 г., перезаложен в 1916 г., спущен на воду в 1925 г., вступил в строй 1.08.1926 г. и вошел в состав Морских сил Черного моря в качестве посыльного судна. Водоизмещение 400 т. Размеры: длина 40,5 м, ширина 6,2 м, осадка 2,9 м. Скорость полного хода 7 узлов. Дальность плавания: 277 миль при 5 узлах. Силовая установка: котломашинная, 300 л.с., 1 вал. Вооружение: 1×1 45-мм орудие, 6 мин, тралы. Экипаж 41 чел.

4.02.1927 г. переоборудован и переклассифицирован в тральщик. С января по октябрь 1928 г. — № 14, с ноября 1928 г. по 1.01.1939 г. — № 11. Прошел капитальный ремонт в 1929 и 1933—35 гг. С 11.01.1935 г. входил в состав ЧФ. 1.01.1939 г. переформирован в опытовое судно, находился в Феодосии в распоряжении Научно-исследовательского минно-торпедного института. 29.06.1941 г. возвращен в класс тральщиков.

29 августа 1943 г. находившийся в дозоре у Очамчиры тральщик «Джалита» в 15 милях к западу от мыса Анакрия был атакован немецкой подводной лодкой “U-18” (командир обер—лейтенант К. Фляйге). От взрыва торпеды тральщик затонул в точке с координатами 42°30'N, 40°48'E.

### **316. КАТЩ—551, вспомогательный катер-тральщик**

Бывшая рыболовная парусно-моторная шхуна «Чай-Грузия» Потийского рыбзавода. 2.05.1942 г. мобилизована, переоборудована в катер-тральщик и 15.05.1942 г. включена в состав ЧФ. Потоплена 16 июля 1942 г. авиацией противника в Потти.

**НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)****317. «Нахимов», почтово-пассажирский пароход**

Принадлежал Русскому обществу пароходства и торговли (РОПиТ).

Потерпел кораблекрушение 11 января 1907 г., наскочив во время шторма на камни у населенного пункта Орду на Анатолийском побережье Турции. Пассажиры и экипаж были спасены.

**318. «Император Александр II», товаро-пассажирский пароход**

Принадлежал Русскому обществу пароходства и торговли (РОПиТ). 24 августа 1916 г. столкнулся у Трапезунда с транспортом «Оксюз» и затонул. Погибли 160 чел.

**319. «Бердянск», товарная паровая шхуна**

Железная двухвинтовая однопалубная двухмачтовая паровая товарная шхуна. Построена на верфи “T.V. Seath Ruthrlegen” в Глазго (Великобритания) для английской компании “Vagliano Bros.” (Лондон). Строительный № 191. В речных списках местом постройки значится завод “Lamarck” из Глазго. Спущена на воду в январе 1880 г. Носила название “Vagliano A”. Водоизмещение 800 т. Грузоподъемность 21500 пудов. Длина 53,93 м, ширина 8,65 м, осадка 2,13 м. Две вертикальные паровые машины смешанного давления, двойного расширения общей мощностью 360 л.с. Скорость 8,50 узла. Экипаж 16—26 чел., 900 палубных пассажиров.

В 1884 г. судно перешло под греческий флаг и владельцем стала компания “Vagliano Bros.”, Кефалония. В том же году шхуна была приобретена русским «Обществом пароходства по Дону, Азовскому и Черному морям с их притоками» из Ростова-на-Дону. Там она получила название «Бердянск».

Работала в основном в Азовском море. Совершала рейсы Ростов-на-Дону — Качалинская — Феодосия. В 1903 г. прошла капитальный ремонт в Ростове—на—Дону на заводе Общества. После ремонта была приписана к порту Ростов-на-Дону (№ 1226). Позднее шхуна снова работала в Азовском море.

После банкротства компании в 1908 г. судно купили Ф. Феофани и И. Франгопуло из Ростова-на-Дону. К 1912 г. владельцами судна являлись М. и Х. Феофани, а к июлю 1914 г. — Г.П. Суворов из Ростова. В ходе Первой мировой войны в декабре 1914 г. по прибытии в Севастополь шхуна была признана по военно-судовой повинности и после переоборудования с 15 декабря включена в состав 1 отделения Севастопольской рейдовой партии траления ЧФ в качестве тральщика. С 15.01.1915 г. — тральщик «Т-23», с 16.03.1916 г. — «Т-52», а с 21.04.1916 г. — «Т-252».

Погиб 15 июня 1916 г. наскочив на мель во время сильного шторма у Арсен-Искелесси восточнее Трапезунда вблизи берегов Лазистана (Восточная Турция).

### 320. «Морж», подводная лодка

Одна из трёх торпедных подводных лодок типа «Морж» Российской империи, построенных по проекту И.Г. Бубнова. Была заложена 25.06.1911 г. отделением Балтийского завода в Николаеве и 11.10.1911 г. зачислена в списки кораблей ЧФ, спущена на воду 15.09.1913 г., вступила в строй 8.04.1915 г. Водоизмещение (надводное/подводное) 630/790 т. Размеры: длина 68,43 м, ширина 4,48 м, осадка 3,9 м. Скорость хода (надводная/подводная) 12/10,0 узлов. Глубина погружения до 50 м. Дальность плавания: над водой 2400 миль, под водой 160 миль. Силовая установка: дизеля 2×250 л.с., электромоторы 2×700 л.с. Вооружение: 2 носовых + 2 кормовых 457-мм торпедных аппарата, 8 457-мм аппаратов Джевецкого, 1 75-мм орудие, 1 57-мм орудие. Экипаж 47 чел.

Участвовала в Первой мировой войне. Совершала поисковые действия на коммуникациях противника у берегов Турции, несла позиционную и разведывательную службы на входе в пролив Босфор, осуществляла наведение и прикрытие главных сил флота. В период 1916—1917 гг. захватила и потопила два парохода, моторную шхуну, 8 парусников, включая крупный бриг “Belguzar”, приведенный с грузом керосина 352 тонн в Севастополь.

11-15.05.1917 г. погибла на позиции у берегов Турции в районе Эрегли по неизвестной причине.

В августе 2000 г. лодка была обнаружена участниками международной подводной экспедиции, искавшими болгарскую шхуну “Struma”, затонувшую 24.02.1942 г. с еврейскими беженцами на борту. Лодка лежала на глубине 90 м в точке с координатами 41°22.45'N, 29°15.81'E.

По информации водолазов, обследовавших лодку, ее корпус лежал на грунте почти на ровном киле и только кормовая оконечность протяженностью около 12 м была оторвана мощным взрывом как раз в том месте, где заканчиваются кормовые торпедные аппараты. При этом оторванная корма развернута почти на 180° так, что винты почти упирались в место разрыва корпуса. От места разрыва на протяжении 6—8 м корпус имеет значительные разрушения: в районе 4 пары палубных торпедных аппаратов Джевецкого обшивка местами провалилась, скрыв под собой и кормовое 47-мм орудие. Внутри носовой части почти все пространство замыто грунтом. Достаточно хорошо видны элементы решетчатого торпедного аппарата системы Джевецкого (№ 6 из 3 пары левого борта), а также края ниши еще одного решетчатого аппарата. На рубке частично отсутствует легкая обшивка, но местами сохранились остатки лерного ограждения. Тумбы обоих перископов возвышаются над погибшим кораблем, а крышка рубочного люка лодки приоткрыта. Перед рубкой выделяется основание средней радиомачты. Судя по нейтральному положению горизонтальных рулей погибшей лодки, а также обеих частей корпуса на грунте, она в момент взрыва, скорее всего, находилась на поверхности моря, а причиной гибели ее стала дрейфующая мина.

## НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

### ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 ГГ.)

#### **321. «Пестель», грузопассажирский пароход**

Был спущен на воду в 1890 г. и первоначально носил название «Великий Князь Алексей». Вместимость 1850 брт. Длина 94,8 м, ширина 11,3 м, осадка 4,8 м. Скорость 12 уз.

До начала Великой Отечественной войны входил в состав Черноморского государственного морского пароходства и работал под командованием капитана А.Я. Мачульского на товаро-пассажирской Крымско—Кавказской линии. С 18.04.1942 г. — в составе Черноморского флота.

К началу Великой Отечественной войны, после полувекового плавания, пароход получил ряд ограничений и использовался на коротких линиях Одесса — Николаев — Херсон. С началом войны все ограничения мирного времени были сняты, и пароход «Пестель» был задействован в перевозках различных грузов. Совершал рейсы из Батуми, Поти, Сочи в осажденную Одессу, в сражающийся Севастополь, в Керчь и Камыш—Бурун, Новороссийск, Туапсе. Не являясь санитарным транспортом, «Пестель» в составе своего экипажа имел только одного медика, тем не менее, пароход вывез в тыл более 20 тыс. раненых и 12 тыс. эвакуируемых граждан, которые нуждались в медицинской помощи и уходе. В этом принимал участие весь экипаж.

19 июня 1944 г. транспорт «Пестель» (капитан С.Н. Кушнарченко) вышел из Трабзона (Турция) в Батуми с грузом медикаментов, поставляемых туда союзниками по антигитлеровской коалиции. Согласно требованию турецких властей все вооружение с транспорта было снято. Из Батуми для встречи транспорта вышли сторожевые катера. Они должны были встретить «Пестеля» у кромки территориальных вод Турции, в трех милях от берега. В 21.33 на виду у катеров эскорта транспорт был атакован германской подводной лодкой «U-20» (командир обер-лейтенант Графтен). После попадания торпеды транспорт быстро затонул в точке с координатами 41°03'N, 39°42'E. Подошедшие советские сторожевые катера спасли из воды 48 человек. Погибли 18 человек, в том числе капитан Кушнарченко, до конца руководивший эвакуацией экипажа. Именем погибшего судна был назван теплоход, построенный в 1967 г.

В настоящее время транспорт лежит на глубине около 100 м.

#### **322. «Варлаам Аванесов», танкер**

Бывший норвежский танкер «Eidsvold». Построен в 1932 г. («Götaverken A/B», Гётеборг, Швеция). Полная вместимость 6557 брт. Размерения 124,5 (между перпендикулярами) × 16,8 × ? м. ГЭУ дизельная, 542 н.л.с.

В 1933 г. приобретен СССР и вошел в состав пароходства «Совтанкер» (приписка к порту Туапсе). С 27.07.1941 г. числился в составе ЧФ. 26.11.1941 г. ушел с грузом нефти в Стамбул, а оттуда 16.12.1941 г. вышел на Дальний Восток через Босфор.

19 декабря 1941 г., вскоре после выхода из пролива Дарданеллы в Эгейском море, у м. Баба-Кале был потоплен итальянской подводной лодкой (по другим данным — немецкой ПЛ “U-652”). Погиб 1 чел. Экипаж добрался на шлюпке до турецкого берега, 23 декабря прибыл в Стамбул, оттуда — на Родину.

## АЗОВСКОЕ МОРЕ

### СРЕДНИЕ ВЕКА [VII В.— XVI ВВ.]

#### **323. 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 дня были подняты два шпангоута и фрагмент обшивочной доски.

### НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

#### **324. «Смоленск», пароход**

Использовался в качестве минного транспорта. Погиб в октябре 1920 г. на минах у Мариуполя.

### ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 ГГ.)

#### **325. БКА № 123 «Герой Советского Союза Одинец», бронекатер**

Заложен в мае 1942 г. на заводе № 340 в Зеленодольске. Заводской № 400. Спущен весной 1943 г., вступил в строй в июне 1943 г., 25.07.1943 г. включен в состав АВФ ЧФ. До 13.04.1943 г. — № 222.



18 августа 1943 г. в 2.00 катер вышел на поиск плавсредств противника в Азовском море. В районе косы Беглицкой, видимо, встретил БДБ, вступил с ними в бой и был потоплен. (Артиллерийскую стрельбу слышали с постов в Ейске, а наши самолеты в районе Беглицкой косы видели артиллерийский бой и взрыв.)

Согласно данным немецкого командования, опубликованным уже после войны, небольшие — всего в 146 тонн водоизмещением, но хорошо вооруженные (две 88-мм и одна 37-мм пушки, четыре 20-мм зенитных автомата) немецкие морские артиллерийские лихтеры MAL1 и MAL2 в 00.45 18.08.1943 г. столкнулись с двумя советскими бронекатерами в районе Кривой косы. С обеих сторон был немедленно открыт огонь. Дистанция боя составляла 2000 м в начале и 500 м в конце боя. По одному советскому бронекатеру было достигнуто 5 попаданий, катер загорелся и потерял ход. В 01.04 в другой катер было отмечено 3 попадания, катер разломился и затонул. С находившейся над водой части бронекатера были сняты 4 русских военных моряка, трое из них были ранены.

### **326. БКА № 133, «Герой Советского Союза Паршин», бронекатер**

Заложен в 1942 г. на заводе № 340 в Зеленодольске. Заводской № 398. Спущен на воду весной 1943 г., вступил в строй в июне 1943 г., 25.07.1943 г. был включен в состав Азовской военной флотилии Черноморского Флота. Водоизмещение 26,5 т. Размеры: длина 22,65 м, ширина 3,55 м, осадка 0,56 м. Силовая установка: 1 бензиновый двигатель, 900 л.с. Вооружение: 1×76,2-мм пушка в танковой башне, РПУ «М-8-М», 1×12,7-мм пулемет ДШК, 1×7,62-мм пулемет ДТ. Экипаж 13 чел.

18 августа 1943 г. в 2:00 совместно с однотипным бронекатером «БК-123» вышел из Ейска на поиск плавсредств противника в Азовском море и для обстрела его сил на берегу в районе Беглицкая, Кривая коса. В районе косы Беглицкой катера встретили противника. С 01.55 до 02.15 береговые посты и самолеты наблюдали в том районе бой с применением реактивных снарядов, а так же сильный взрыв. Из этого боя ни один из бронекатеров обратно не вернулся.

## **ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД**

### **327. «Карл Маркс», грузовой пароход**

Построен в 1889 г. («Howaldtswerke», Киль, Германия) по заказу Российского общества пароходства и торговли (РОПиТ). Полная вместимость 3308 брт. Длина 108 (по перпендикулярам 105,15) м, ширина 14,02 м, осадка в грузу 6,55 м. Вместимость регистрационная полная — 3502,25 рег. т, чистая — 2144,14 рег. т. Судно имело одну паровую машину тройного расширения мощностью 1800 инд. л.с. Скорость 8,5 узла (по другим данным 10,5). До 1917 г. назывался «Диана». Занималась перевозкой грузов по Чёрному, Балтийскому и Северному морям. Командовал судном П.П. Шмидт — будущий руководитель Севастопольского восстания.

В конце ноября 1903 г. при переходе из Риги в Одессу в шторм из-за небрежности вахтенного помощника налетел на подводную гряду камней у острова Мен вблизи Дании.

После национализации входил в состав судов БГК Совторгфлота, а затем — в состав Азовского государственного морского пароходства. Получил название «Карл Маркс». С 27.07.1941 г. по 11.08.1942 г. числился в составе ЧФ в качестве транспорта. В 1956 г. «Карл Маркс» списали из состава ЧМП и передали для использования в качестве мишени. Судно было приведено на полигон в западной части Азовского моря у Арабатской стрелки и посажено на отмель.

В конце 1980-х гг. судно было обследовано бердянскими яхтсменами (яхтенный капитан мастер спорта СССР Н. Агеев). На борту яхты находились известные в городе аквалангисты Ю. Федосеев, А. Савранский. Впервые были сделаны фотографии еще частично сохранившегося корпуса судна, палубы, остатков паровой машины.

В сентябре 2011 г. с парохода был поднят гребной винт и доставлен в Бердянск (Украина) для установки в качестве музейного экспоната.

## ЭГЕЙСКОЕ МОРЕ

### НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII В. — 1918 Г.)

#### **328. «Святослав», корабль**

Входил в состав Балтийского флота. Участвовал в Русско-турецкой войне 1768—1774 гг. С июля 1770 г. в составе отряда контр-адмирала Д. Эльфинстона блокировал Дарданеллы. 5 сентября под командованием капитана 1 ранга В.В. Роксбурга. отправился к острову Лемнос. Однако, подойдя к острову, 7 сентября по вине английского лоцмана потерпел крушение на восточном Лемносском рифе (Греция). Для спасения флагмана пришлось вызвать несколько судов от Дарданелл. Но из-за штормовой погоды спасательные работы были затруднены и, корабль вскоре был разбит волнами. 12 сентября экипаж «Святослава» был снят на другие корабли, а «Святослав», чтобы не достались противнику, был сожжен.

## КАРИБСКОЕ МОРЕ

### НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

#### ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 гг.)

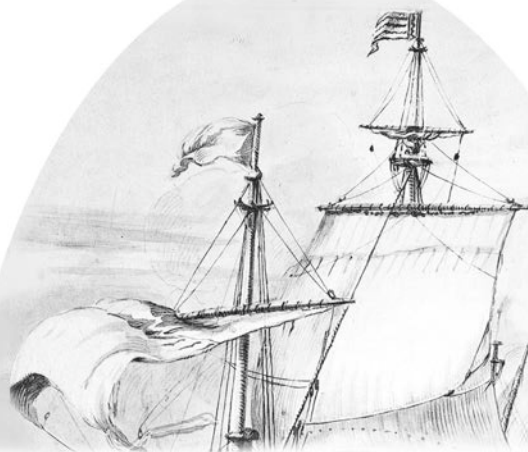
#### **330. «Туапсе», танкер**

Бывший английский танкер. Построен в 1931 г. на верфи “Swan, Hunter & Wigham

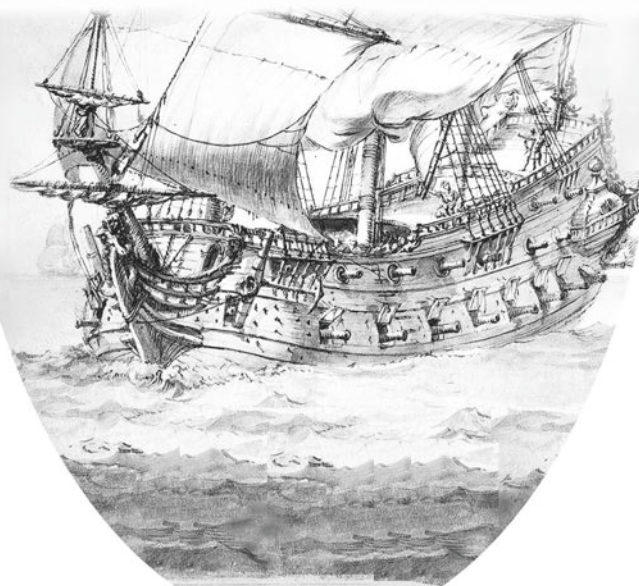
Richardson Ltd” (Ньюкасл, Великобритания). Полная вместимость 6320 брт. Размерения: 128,14(между перпендикулярами)×17,45×9,86 м. ГЭУ дизельная 687 н.л.с.

В 1932 г. был приобретен СССР и вошел в состав пароходства «Совтанкер» (порт приписки Туапсе). До 1932 г. назывался “Germanic”, до 1938 г. — «Станислав Косиор». С 22.06.1941 г. числился в составе ЧФ.

26.11.1941 г. под командованием капитана В.И. Щербачева ушел с грузом нефти в Стамбул. Прошел через Суэцкий канал в Индийский океан, далее, обогнув Африку, пересек Атлантику и прибыл к берегам Центральной Америки. В Юкатанском проливе к северо-востоку от Гаваны (о. Куба), в точке с координатами 22°13’N, 86°06’E. был торпедирован немецкой ПЛ “U-129” и затонул. Погибли 10 чел.



**ВНУТРЕННЕЕ КАСПИЙСКОЕ МОРЕ**



## НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г. )

### 1. «Святой Петр», шнява

Спущена на воду в 1746 г. и включена в состав Каспийской Флотилии (КФл.). В 1746—1751 гг. находилась в плаваниях в Каспийском море. В 1747—1748 гг. ходила в Персию. Разбилась у острова Святой (Азербайджан). В разное время шнявой командовали: А.Б. Биреев (1746—1748 гг.), мичман В. Паренаго (1749 г.).

### 2. Не идентифицированное судно XVIII в.

Останки корпуса корабля были найдены в августе 1990 г. в прибрежной зоне о. Кулалы во время работ совместной советско-американской экспедиции, организованной Институтом водных проблем АН СССР. В этом же году они были обследованы группой специалистов Центра комплексных подводных исследований при Научно-исследовательском институте культуры Министерства культуры РСФСР и Академии наук СССР (позже — Российский институт культурологии, Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия им. Д.С. Лихачева) под руководством А.В. Огорокова и И.В. Дивакова. Было установлено, что корпус судна был разломан на три части. Одна из них находилась на берегу, занесенная песком, другая — на урезе воды, третья — в море на глубине до 3 м. В результате обследования останков были обнаружены и зафиксированы фрагменты днищевой части деревянного судна: киль, кильсон, фрагменты шпангоутов с бортовой обшивкой, элементы крепления, и множество находок — часть груза корабля.

Среди последних преобладали строительные материалы: кирпичи, известняковые блоки, «пакеты» кровельного железа; заготовки для кузнечного производства и боеприпасы — «вязаная» картечь, чугунные кнители, ядра (цельнолитые) и бомбы (пустотелые). Из бытовых предметов: медная посуда, фрагменты керамических курительных трубок, штофов, стеклянных бутылок. Все обнаруженные боеприпасы, как удалось выяснить, входили в боекомплект 3-фунтовых пушек, находившихся в XVIII в. на вооружении судов Каспийской флотилии, а также в полковой и крепостной (гарнизонной) артиллерии.

По всей видимости, обнаруженные останки принадлежали одному из «грузовых» судов экспедиции Бековича-Черкасского, которое перевозило строительные материалы и боеприпасы для возводимых на побережье Каспийского моря крепостей.

### 3. № 5, галиот

Входил в состав Каспийской Флотилии. Участвовал в войне с Персией 1803—1813 гг. 23.06.1805 г. в составе отряда капитан-лейтенанта Е.В. Веселаго высаживал десант в Энзели (ныне Бендер-Энзели). 24 июня разбился у берегов Ирана, сев на мель у Энзели (Каспийское море, Иран).



#### **4. «Куба», 4-пушечная паровая шхуна**

Входила в состав Каспийской Флотилии. В 1857 г. выполняла съемку и промеры Каспийского моря.

29 сентября 1857 г. пароход, подходя к Апшеронской бухте, у мыса Шоулан (Азербайджан) при весьма крепком норд-весте с очень сильными порывами, пасмурной погоде и при очень большом волнении был встречен внезапным шквалом, дождем и ветром, перешедшими в норд-ост и задувшими еще свежее. Вследствие густой непроницаемой пасмурности с парохода ничего нельзя было рассмотреть. Пароход привели к ветру, но несмотря на полный ход и поставленный грот-трисель, он не слушался руля, дрейфовал боком и на 8-саженной глубине ударился о камни. После двух ударов «Кубу» выкинуло на глубину и потащило на камни. Пароход задержался в 30 саженях от отвесного берега. В 9 часов вечера буруны, ходившие по судну, усилились, и пароход лагом потащило на берег и всем бортом бросило на скалы. При первых ударах перерубили фок-ванты, мачта упала на камни и послужила для спасения большей части команды, после чего мачта упала и проломила борт. Пароход переломился сзади кожухов гребных колес, стал наполняться и быстро погрузился в воду. На поверхности воды остались труба и полуразрушенные кожухи. Погибли командир судна лейтенант Н.П. Поскочин, 3 офицера, 18 нижних чинов.

Остатки судна были обнаружены в 1980-х гг. В результате подводно-археологических работ были найдены остатки судового набора судна, колокол, ружья обр. 1847—1852 гг. и др.

#### **5. «Донец», транспорт**

Заложен 7.01.1829 г., спущен 2.11.1829 г., вошел в состав КФл.

В 1830 г. перевозил грузы между портами Каспийского моря. В октябре 1830 г. отправлен из Астрахани с грузом и пассажирами к берегам Персии. 23 октября стал на якорь у острова Уранос в Апшеронском проливе (Азербайджан), а 24 октября сильнейшим штормом был сорван с якоря. Ветром и волнами сломало бушприт, изорвало паруса, от данные дополнительно якоря не держали на каменистом грунте, транспорт был выброшен на берег и разбился. Экипаж был спасен.



## НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)

### 1. «Казань» (вторая), товаро-пассажирский пароход

Бывший немецкий товаро-пассажирский пароход “Adria”. Водоизмещение 7550 т, Вместимость: 5472 брт/3501 нрт. Размеры: 121,71×15,27×8,32/7,77 м. Главные механизмы: 1 вертикальная 4-цилиндровая ПМ четырехкратного расширения, 3 цилиндрических котла (фирмы “Palmer’s Shipbuilding & Iron Co”). Мощность: 2300 инд. л.с./330 нар. л.с., Число пассажиров: 20 (I), 906 (III) чел. Численность команды 56 чел. Корпус стальной однопалубный с двойным дном. Имел две мачты и одну дымовую трубу. Первоначально принадлежал компании “Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt AG” и был приписан к Гамбургу.

29.01.1905 г. был куплен у фирмы-владельца Морским ведомством за 1 500 000 немецких марок для Особой экспедиции по доставке команд на приобретаемые в Южной Америке суда. В марте 1905 г. прибыл в Либаву из Германии и получил наименование «Нарва». 11.05.1905 г. последовало приказание об отмене экспедиции. 18.06.1905 г. пришел под коммерческим флагом из Либавы в Кронштадт, где потом находился без употребления.

31.10.1905 г. куплен Добровольным флотом совместно с транспортом «Свеаборг» за общую сумму 860000 руб. для восполнения потерь, понесенных во время Русско-японской войны. 29.12.1905 г. переименован в «Казань». 19.01.1906 г. прибыл в Одессу из Кронштадта. Затем получил приписку к Одесскому торговому порту и был поставлен на дальневосточную линию. 10.03.1906 г. отправился первым рейсом из Одессы во Владивосток. 6.04.1906 г. на 11-узловом ходу наскочил на остов затонувшего ранее парохода “Justice” в 20 милях юго-западнее Коломбо (Шри-Ланка) и оставлен командой. Все люди были спасены. 30.05.1906 г. переломился и затонул.

## НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

### ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 гг.)

#### 2. «Микоян», пароход

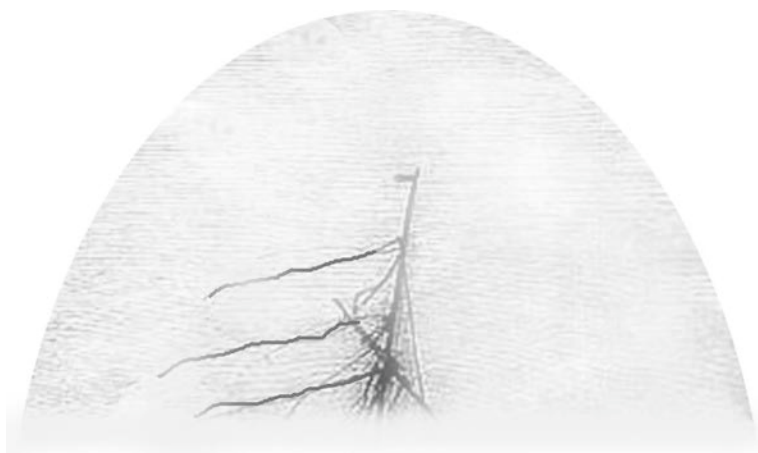
Занимался перевозкой грузов из английских колоний в порты Персидского залива. Во время следования из Калькутты в порт Карачи 3 октября 1942 г. был торпедирован японской ПЛ “I-162” в Бенгальском заливе в точке с координатами 19°09’N, 85°25’E. Экипаж оставил пароход и в спасательных шлюпках добрался до порта Гопалпур, а затем, через Индию, Иран и Ирак, в Красноводск.

## КРАСНОЕ МОРЕ

### НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)

#### **3. «Москва», пароход**

Один из первенцев Добровольного флота. Потерпел крушение в 1882 г. у входа в Красное море у м. Расгафун.



**БАСЕЙН СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА**





## СЕВЕРНЫЙ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН

### ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 гг.)

#### 1. «Сталинград», грузопассажирский пароход

Построен в 1933 г. в Ленинграде. Вместимость 3559 брт. Род двигателя: паровая машина. Принадлежал Главному управлению Севморпути (ГУСМП).

Следовал под командованием капитана А.Н. Сахарова в конвое PQ-18 из Исландии в Архангельск.

Потоплен торпедой немецкой ПЛ “U-589” 13 сентября 1942 г. в 100 милях юго-западнее Шпицбергена, в точке с координатами 76°08’N, 6°55’E (по другим данным — 75°52’N, 07°55’E). Пароход затонул через 4 мин. Из 87 человек погибли 21, в том числе 5 пассажиров.

#### 2. С-54, подводная лодка

Предположительно, подорвалась на минах 25 апреля 1944 г. в Конгс-фьорде (по другим данным — в Сюльте-фьорде, Норвегия). Командир капитан 3 ранга Д.К. Братишко и все 49 членов экипажа погибли.

#### 3. «М-108», подводная лодка

Подводная лодка XII серии. Заложена 30.10.1940 г. на заводе № 112 («Красное Сормово») в Горьком под стапельным № 305 и 16.04.1942 г. спущена на воду. Водоизмещение 206/258 тонн. Главные размеры: длина 44,5 м, ширина наибольшая 3,3 м, осадка в надводном положении 2,85 м. Силовая установка: один дизель 800 л.с., один ГЭД 400 л.с. Вооружение: два носовых 533-мм торпедных аппарата (две торпеды). Одно 45-мм орудие (195 снарядов).

21.11.1942 г. была погружена на железнодорожный транспортер и отправлен в Мурманск, куда прибыла 29 ноября. 9.01.1943 г. вторично спущена на воду. 20.07.1943 г. была зачислена в состав 6-го дивизиона ПЛ и 24.08.1943 г. официально вошла в состав Северного флота. Совершила 3 боевых похода, провела 1 безуспешную торпедную атаку.

В свой последний боевой поход «М-108» вышла в ночь на 21 февраля 1944 г. На связь она так и не вышла и в базу не вернулась. На борту лодки находились 23 члена экипажа. По некоторым данным потоплена 28.02.1944 г. глубинными бомбами немецкого корабля конвоя в районе Конг-фьорда (Норвегия). Возможно, погибла на одной из мин заграждений NW-30 либо “Sperrge-III”.

#### 4. «Щ-421», подводная лодка

Дизель-электрическая торпедная подводная лодка серии X, проект Ш — «Щука». Заложена 20.11.1934 г. на Горьковском судостроительном заводе № 112 «Красное



Сормово» под № 83. 12.05.1935 г. спущена на воду и 5.11.1937 г. вошла в состав Балтийского флота. Позднее по Беломорско-Балтийскому каналу перешла в Северный флот и 21.06.1939 г. вошла в его состав. Водоизмещение надводное 603,1 т. Длина наибольшая (по КВЛ) 58,8 м, ширина корпуса наибольшая 6,2 м, средняя осадка (по КВЛ) 3,8—3,9 м. Вооружение: 45-мм орудие 21-К: носовые ТА — 4×533-мм: кормовые ТА: 2×533-мм. До 17.06.1939 г. имела наименование «Щ-313».

Совершила 6 боевых походов. В годы войны ей было засчитано уничтожение 7 судов общим водоизмещением 22175 брт, однако подтвердилось уничтожение только одного транспорта противника («Консул Шульте», 2975 брт). Входила в состав 3-го дивизиона бригады подводных лодок.

3.04.1942 г. подводная лодка «Щ-421» указом Президиума Верховного Совета СССР была награждена орденом Красного Знамени. В момент награждения орденом подводная лодка находилась в боевом походе в районе Нордкапа под командованием капитан-лейтенанта Ф.А. Видяева.

8.04.1942 г. лодка на глубине 15 м подорвалась на противолодочной антенной мине, выставленной немецким минным заградителем «Ульм» в 8 милях к северу от мыса Нордкап, занятого противником. Взрывом мины оторвало оба гребных винта, сорвало верхнюю крышку кормового люка, сдвинуло с места радиопередатчик, разбило всю корму. Лодка потеряла ход и возможность погружаться, в седьмой отсек стала поступать вода.

Под руководством ст. 1 ст. К.Н. Дряпикова краснофлотцы И.А. Жаворонков, П.И. Февралев, В.С. Кочура, А.П. Новиков и П.Н. Сизмин, задрав переборочную дверь между шестым и седьмым отсеком, изолировали свой отсек и повели борьбу за живучесть корабля. Команде удалось заделать пробоины и остановить поступление воды, по сути, чем спасли весь экипаж. Минеры привязали подрывные патроны к зарядным отделениям запасных торпед, чтобы в случае опасности пленения взорвать корабль. Чтобы подлодку не снесло к берегу противника, по предложению помощника командира капитан-лейтенанта А.М. Каутского из двух брезентовых чехлов от дизелей был сшит парус и поднят на перископе. При появлении самолётов парус опускался. Командир капитан-лейтенант Ф.А. Видяев доложил о ситуации на базу и запросил помощи. На спасение были направлены подводные лодки «К-2» и «К-22». 9 апреля в 11 часов утра «К-22» (командир капитан 2 ранга В.Н. Котельников) в условиях ограниченной видимости обнаружила аварийную лодку. Было решено отбуксировать «Щ-421» на базу. Из-за сильного волнения моря ни буксировочные тросы, ни даже якорная цепь, не выдерживали нагрузки и рвались при попытках начать буксировку. После появления торпедных катеров противника экипаж «Щ-421» в количестве 43 человек, включая командира дивизиона И.А. Колышкина, был эвакуирован, а сама лодка 9 апреля 1942 г. потоплена торпедой «К-22» у мыса Нордкап (Норвегия).

##### **5. «С-54», подводная лодка**

Заложена 24.11.1936 г. на заводе № 194 имени А. Марти в Ленинграде. Секция-

ми по железной дороге подводная лодка доставлена на Дальний Восток, где на заводе № 202 (Дальзавод) во Владивостоке проводилась ее окончательная сборка. Спущена на воду 5.11.1938 г. Вступила в строй 31.12.1940 г. и 5.01.1941 г. вошла в состав Тихоокеанского флота. Водоизмещение надводное/подводное 837/1084,5 т. Размеры: длина 77,7 м, ширина 6,4 м, осадка 4,35 м. Скорость хода (надводная/подводная) 19,8/8,9 узлов. Дальность плавания: над водой 8170 миль при 9,7 узлах, под водой 140 миль при 2,9 узлах. Силовая установка: 2 дизеля по 2000 л.с., 2 электромотора по 550 л.с. Вооружение: 4 носовых + 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата (12 торпед), одно 100-мм, одно 45-мм орудия. Глубина погружения до 100 метров.

Начало Великой Отечественной войны подводная лодка встретила в составе 3-го дивизиона 1-й бригады подводных лодок ТОФ во Владивостоке. 5 октября 1942 г. «С-54» начала межфлотский трансокеанский переход с Тихого океана на Северный флот через Панамский канал. 7 июня 1943 г. прибыла в Полярное, где в этот же день была зачислена в состав 2-го дивизиона Бригады подводных лодок СФ, совершила пять боевых походов.

В свой последний поход в район Конгс-фьорда «С-54» вышла 5 марта 1944 г. В базу подводная лодка не вернулась, вероятно, подорвавшись на mine одного из заграждений противника в районе мыса Берлевог (Норвегия). На борту лодки в момент ее гибели находились 50 моряков-подводников.

#### **6. «К-23», дизель-электрическая подводная лодка**

Шестой корабль серии XIV типа «Крейсерская».

Заложена 5.02.1938 г. в Ленинграде на заводе № 196 (Судомех), спущена на воду 28.04.1939 г. 25.09.1940 г. принята в состав флота. Бессменным командиром лодки на протяжении всей её службы (май 1939 — 12.05.1942 г.) был капитан 3 ранга Леонид Степанович Потапов.

24.03.1941 г. лодка пришла в село Рыбацкое, 24 июня — в Беломорск, где проходила профилактический ремонт до осени 1941 г., 30 сентября перешла в Полярный. Вошла в состав 1-го Дивизиона Бригады ПЛ Северного флота. Водоизмещение надводное 1490 т, водоизмещение подводное 2,104 т, длина наибольшая 97,7 м, ширина корпуса 7,4 м, средняя осадка 4,04 м. Силовая установка дизель-электрическая: 2 дизеля 9ДКР, 2×4 200 л.с., дизель-генератор 38К8, 800 л.с., 2 электродвигателя ПГ11, 2×1 200 л.с. Артиллерия — 2×100-мм/51 Б-24ПЛ, 2×45-мм/46 21-К, 2×7,62-мм пулемёта. Торпедно-минное: 6 носовых 533-мм ТА, 4 кормовых 533-мм ТА, 24 торпеды, 20 мин заграждения.

С 1941 г. по 1942 г. участвовала в Великой Отечественной войне. Совершила 5 боевых походов.

В свой последний боевой поход «К-23» вышла 29 апреля 1942 г. 12 мая 1942 г. лодка атаковала конвой противника в составе транспортов «Карл Леонгард» (6115 брт) и «Эмеланд» (5189 брт) в охранении сторожевых кораблей «V-6106», «V-6107», «V-6108» и охотников за подводными лодками «Uj-1101», «Uj-1109» и «Uj-1110». Торпеды в цель не попали, а одна из них шла по поверхности, а в конце дистанции всплыла. Корабли застопорили

ход и приступили к подъему торпеды из воды. Вдруг «К-23» неожиданно поднялась на поверхность и открыла безрезультатный артиллерийский огонь по кораблям эскорта конвоя, на что те так же ответили огнем из 88-мм орудий, выпустив в общей сложности более 200 снарядов. Лодка получила попадания и попыталась уйти, но подверглась атаке самолета «Ju-88», погрузилась, а охотники начали поиск и преследование субмарины, которое длилось более 3 часов. М.И. Гаджиев (командир дивизиона ПЛ) доложил по радио, что в результате торпедной атаки потоплен транспорт, а в ходе артиллерийского боя — два сторожевых корабля противника, «К-23» имеет повреждения и нуждается в немедленной помощи. Командование дало «добро» на возвращение, однако лодка на базу не вернулась. Предполагается, что она погибла у м. Нордкап (Норвегия) в точке с координатами 71°52'N, 27°35'E. Вместе с кораблем погиб и его экипаж — 71 человек.

#### **7. «К-3», крейсерская подводная лодка**

Заложена 27.12.1936 г. Заводской № 453. Спущена на воду 31.07.1938 г. Водоизмещение подводное 2200 т; водоизмещение надводное 1710 т; длина 97 м, ширина 7,8 м. Силовая установка — два дизеля по 1200 л.с. Вооружение: торпедных аппаратов — 10 (боезапас 24 торпеды); орудие 100 мм — 2; орудие 45 мм — 2; мин — 20.

Погибла 21.03.1943 г. у мыса Нордкап (Норвегия) в результате атаки охотников за подводными лодками «Uj1102», «Uj1106», «Uj1111».

#### **8. «Д-3» «Красногвардеец», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Третий корабль серии I, проекта Д — «Декабрист». Заложена 5.03.1927 г. на стапеле завода № 189. Спущена на воду 12.07.1929 г. и включена в состав морских сил Балтийского моря. С 26 июля по 21 сентября в составе ЭОН-2 лодка перешла из Ленинграда в Мурманск, где вошла в состав Северной военной флотилии. 21.08.1934 г. лодке присвоили обозначение «Д-3». Водоизмещение надводное 932,8 т, подводное 1353,8 т; длина 76,0 м, ширина 6,4 м, осадка 3,81 м; мощность дизелей 2200 л.с., электромоторов 1050 л.с.; вооружение: 8 (6 носовых и 2 кормовых) 533-мм торпедных аппаратов, 1×100-мм и 1×45-мм орудия, 1×7,62-мм пулемет. Экипаж 53 человека.

В 1934—1936 гг. «Д-3» совершила ряд походов в высоких широтах. 5.02.1938 г. лодка с группой связистов на борту вышла в направлении дрейфующей полярной станции «Северный полюс—1», имея задачу поддержки радиосвязи между спасательными судами и дирижаблем «СССР-В6», направленными для снятия экипажа станции. Во время этого плавания посетила район острова Ян-Майен, став первой из советских подводных лодок, вышедших в Западное полушарие, и преодолела пятикабельтовую ледовую перемычку, став первой подводной лодкой, совершившей подлёдное плавание.

За годы Великой Отечественной войны совершила 8 боевых походов. По итогам 1941 г. «Д-3» заняла первое место по количеству потопленных судов среди советских подводных лодок (7 транспортов в 36000 т).

17.01.1942 г. Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР подводная лодка «Д-3» была награждена орденом Красною Знамени. 3.04.1942 г. приказом наркома ВМФ

подводная лодка «Д-3» была удостоена звания Гвардейской. Таким образом, «Д-3» стала первым кораблем ВМФ СССР, добившимся одновременно Гвардейского звания и ставшим Краснознаменным.

В свой последний боевой поход с задачей патрулирования района Тана — фьорда Гвардейская Краснознаменная подводная лодка «Д-3» («Красногвардеец») вышла 10 июня 1942 г. К этому времени лодка имела полностью орденосный экипаж. Больше «Д-3» на связь не выходила и на базу не вернулась. Вместе с лодкой погибли и 53 члена ее экипажа.

Возможно, подводная лодка погибла на mine заграждения «Бантос А» у входа в Кольский залив, которое поставили 20 марта 1942 г. минные заградители «Бруммер» и «Кобра». Координаты заграждения: 69°56.4'N, 33°41.4'E; 69°59.4'N, 33°35.5'E; 70°04.2'N, 33°45'E; 70°09.6N, 33°21.2'E. Не исключено также, что причиной гибели «Д-3» стала мина заграждения “Spree III”, которое выставлено севернее бухты Берлевог 24 мая 1942 г. минным заградителем «Ульм».

## БАРЕНЦЕВО МОРЕ

### НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)

#### 9. «Ольга», пароход

Шел с грузом угля из Англии. Потоплен 15 апреля 1917 г. в 8 милях от мыса Нордкап подводной лодкой “U-45”.

### НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

### ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 гг.)

#### 10. «Декабрист», грузовой пароход

Грузовой пароход «Декабрист» был заложен в 1902 г. на верфи британской компании «Викерс, сын и Ко.» в г. Бэрроу-ин-Фернесс под временным названием “Vickerstown” («Викерстаун»). Водоизмещение 18 тыс. т. Длина 150 м, скорость 12 узлов.

В 1903 г. пароход был приобретён господином ля Булем из Гавра и переименован во “ Franche-Comté” («Франш-Конте»). Затем куплен Россией. 13.07.1904 г. под названием «Анадырь» включён в качестве транспорта в состав Второй эскадры Тихого океана под командованием капитана 2 ранга В.Ф. Пономарева (вооружён пятью французскими 57-мм пушками). Участвовал в Цусимском сражении в составе кораблей эскадры З.П. Рождественского. Пароход оказался единственным из уцелевших в бою, кто сумел избежать интернирования. По окончании войны, в ноябре 1905 г. вернулся на родину, доставив в Либаву 341 человек, спасенных с крейсера «Урал», весь свой груз не пригодившихся для эскадры снарядов, предназначавшихся для Владивостока запасных частей для машин броненосца «Бородино».



Участвовал в Первой мировой войне, Февральской революции 1917 г. и Ледовом походе Балтийского Флота (апрель 1918 г.). С мая 1918 г. находился на хранении в порту, а 9.10.1918 г. передан Мортрану. 21.10.1919 г. был вновь принят в состав Балтийского Флота, но 4.06.1920 сдан Трансбалту. В 1923 г. первым под советским флагом прошел из Петрограда во Владивосток, первым побывал в Суэцком канале. В 1930-х гг. входил в состав Черноморской главной конторы Совторгфлота и Черноморского государственного морского пароходства. В 1940 г. передан Дальневосточному государственному морскому пароходству.

Во время Великой Отечественной войны выполнял экспортно-импортные перевозки в Северном бассейне, участвовал в союзных конвоях PQ-6 и PQ-5.

4 ноября 1942 г., находясь в одиночном плавании из Рейкьявика (Исландии) в Мурманск, в 60 милях к югу от о. Надежды (Норвегия, Шпицберген) в Баренцевом море вступил в бой с вражеской авиацией (12 торпедоносцев и 2 бомбардировщика) и был потоплен в точке с координатами 75°30'N, 27°30'E. Часть экипажа погибла, а 19 моряков через 10 суток все же достигли острова. Большинство из них умерли от холода и голода, трое оставшихся в живых (включая капитана В.П. Беляева) были взяты в немецкий плен. Судьба 61 человека, находившихся в 3 шлюпках, неизвестна.

### **11. «Киев», грузовой пароход**

Грузопассажирский пароход Дальневосточного морского пароходства. Был построен в Германии в 1917 г. Грузоподъемность 5823 брт.

В апреле 1942 г. следовал под командованием капитана Л.К. Силина из Мурманска в Исландию в составе конвоя PQ-10. Конвой состоял из 16 судов, среди которых были четыре советских транспорта: «Севзаплес», «Беломорканал», «Днепрострой» и «Киев». Менее чем через сутки конвой был обнаружен авиацией противника и подвергся атаке. В результате был потоплен английский транспорт. На следующий день авиационным ударом немецких бомбардировщиков был сильно поврежден английский корвет «Блэк Флай».

Пароход «Киев», шедший с грузом хрома и древесины, погиб 13 апреля 1942 г. на подходе к острову Медвежий (Норвегия) в Баренцевом море, от попадания двух торпед, выпущенных немецкой ПЛ “U-435”. Затонул через 7 минут после взрыва в точке с координатами 73°22'N, 28°48'E. Экипаж проявил высокое мужество при спасении пассажиров с гибнущего судна. Через полчаса экипаж и пассажиры были взяты со спасательных плотов на борт английского тральщика «Блэкли» и доставлены в Исландию. Погибли 6 чел. По некоторым данным на борту судна «Киев» находился груз золота — плата союзникам за поставляемое Советскому Союзу вооружение.

### **12. «Уфа», пароход**

Был построен в 1917 г. по заказу французского Общества железных дорог на судовой верфи “American Shipbuilding Co” в Вест Супериоре (штат Висконсин, США). Полная вместимость 1892 брт (дедвейт 3090 т). Длина 76,53 м, ширина 13,28 м, осадка 5,37 м.

ГЭУ котломашинная, 1400 л.с. Скорость 9 узлов. Первоначально, до 1928 г., носил название “Toulouse”. Через одиннадцать лет французское Общество железных дорог продало пароход норвежцам, и судно получило новое имя — “Aquila”. В 1934 г. пароход был приобретен Наркомводом и 5.04.1934 г. под именем «Уфа» зачислен в состав Балтийского государственного морского пароходства. 1.01.1940 г. переведен на баланс Северного государственного морского пароходства.

Во время Великой Отечественной войны пароход «Уфа» под командованием Л.И. Патрикеева выполнял воинские и народнохозяйственные перевозки в Баренцевом, Белом и Карском морях. С 7.05.1942 г. числился в составе Северного Флота в качестве транспорта. 29.01.1943 г. на переходе из Мурманска в Акурейри (Исландия) с экспортным грузом (пиломатериалы), был торпедирован германской подводной лодкой “U-255” и затонул в течение 25 минут к югу от о-ва Медвежий (Vjогпюа, Норвегия) в Баренцевом море в точке с координатами 74°N, 18°E. Погиб весь экипаж парохода — 39 человек.

### **13. «Муссон», буксирный пароход**

Построен в 1921 г. (“F.Schichau”, Эльбинг, Германия, ныне Эльблонг, Польша), первоначальное название — “Herkules» (по другим данным — “Jason”). В 1935 г. приобретен СССР, был приписан к порту Ленинград, а затем переведен на Север. Принадлежал Северному государственному морскому пароходству. Полная вместимость 163 брт. Размерения: 30,07×6,60×? м. ГЭУ котломашинная, 85 н.л.с. 30.08.1944 г. получил наименование «М-39».

Буксировал 2 баржи, следуя за тральщиком, который шел с поставленным тралом. Подорвался на mine 5 ноября 1944 г. (по другим данным — 15.11.) у берегов Норвегии в Варангер-фьорд, в точке 69°47’N, 30°09’E. Погибли 9 чел. (в том числе капитан Н.С. Власов), спасены 9 чел.

### **14. «М-106», «Ленинский комсомол», подводная лодка**

Серия XII. Заложена на заводе № 112 («Красное Сормово») в Горьком. 29.10.1940 г. под стапельным № 303. 10.04.1941 г. спущена на воду. В начале декабря 1942 г. перешла в Полярное и включена в состав Отдельного учебного дивизиона, где достраивалась, проводила приемные испытания и отрабатывала задачи боевой подготовки. 28.04.1943 г. вступила в строй и 11 мая вошла в состав 4-го дивизиона ПЛ СФ. Так как достройка корабля производилась на средства, собранные комсомольцами и молодежью Челябинской и Свердловской областей, приказом Наркома ВМФ от 28.04.1943 «М-106» присвоено имя «Ленинский комсомол». Водоизмещение: 206/258 тонн. Главные размерения: длина 44,5 м, ширина наибольшая 3,3 м, осадка в надводном положении 2,85 м. Силовая установка: один дизель 800 л.с., один ГЭД 400 л.с. Вооружение: два носовых 533-мм торпедных аппарата (две торпеды). Одно 45-мм орудие (195 снарядов). Команда 36 подводников.

В годы Великой Отечественной войны совершила 3 боевых похода.

По некоторым данным, потоплена 5 июля 1943 г. немецким морским охотником “УУ-1217” в Баренцевом море в районе Вардё (Норвегия). Вместе с подводной лодкой Погибли 23 моряка, в том числе командир капитан-лейтенант П. С. Самарин.

### **15. «К-3», крейсерская подводная лодка**

XIV серии. Заложена 27.12.1936 г. под стапельным номером 453 на заводе № 194 в Ленинграде и 31.07.1938 г. спущена на воду. 27.11.1940 г. под командованием капитана 3 ранга В.Н. Корсака вступила в строй и 19.12.1940 г. вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота.

Начало Великой Отечественной войны лодка встретила в составе Учебной бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота. Корабль готовился в Кронштадте к переходу на Северный флот в составе ЭОН-11.

17.09.1941 г. «К-3» была официально включена в состав Северного флота (с 12 сентября в составе Учебной бригады, 11 ноября перечислена в 1-й дивизион бригады ПЛ). Во второй половине сентября «К-3» прошла на заводе № 404 в Молотовске (Северодвинске) восстановительный ремонт и в ноябре вышла в свое первое боевое патрулирование.

Всего за годы войны совершила 9 боевых походов. Уничтожила 2 больших охотника, 1 норвежский транспорт (327 брт), повредила 1 германский транспорт (8116 брт).

Потоплена немецкими противолодочными кораблями “УУ-1102”, “УУ-1106”, “УУ-1111”, 21 марта 1943 г. в районе мыса Нордкап (остров Магерё, Норвегия). Погибли 67 членов экипажа, в том числе командир капитан 3 ранга К.И. Малофеев.

### **16. «К-23», крейсерская дизель-электрическая подводная лодка**

Серии XIV типа «Крейсерская». Заложена 5.02.1938 г. в Ленинграде, на заводе № 196 (Судомех), спущена на воду 28.04.1939 г. 25.09.1940 г. принята в состав флота. Бессменным командиром лодки на протяжении всей её службы был капитан 3 ранга Л.С. Потапов. В сентябре 1941 г. вошла в состав 1-го Дивизиона Бригады ПЛ Северного флота.

Совершила 5 боевых походов. В 5-м боевом походе, 12 мая 1942 г. была потоплена в Баренцевом море в районе мыса Нордкин (Норвегия) в точке с координатами 71°52'N, 27°35'E. немецким охотником за подводными лодками “УJ 1109”. Погиб 71 человек, в том числе находившийся на лодке командир дивизиона М.И. Гаджиев.

### **17. «Щ-422», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Серии X проект Щ — «Щука». Заложена 15.12.1934 г. на заводе № 112 «Красное Сормово» в Горьком из деталей, изготовленных на Коломенском заводе имени Куйбышева под строительным № 84 и названием «Щ-314». Спущена на воду 12.04.1935 г. и 5.12.1937 г. вступила в строй, 6 декабря вошла в состав Балтийского флота. В мае—июне 1939 г. была переведена по Беломорско-Балтийскому каналу на Северный флот, 17 июня 1939 г. получила название «Щ-422», а 21 июня вошла в состав 3-го дивизиона подво-

дных лодок Северного флота. Водоизмещение надводное 592 т, водоизмещение подводное 715 т. Длина наибольшая 58,5 м, ширина корпуса наибольшая 6,2 м, средняя осадка 3,9 м. Вооружение: артиллерия — 2 45/46 21-К, 1000 выстрелов; торпедно-минное вооружение — носовые ТА: 4×533-мм, кормовые ТА: 2×533-мм. Боекомплект (торпед): 10. ПВО: 2 пулемета. Экипаж 42 чел.

За время Великой Отечественной войны совершила 15 боевых походов, провела в море 223 дня, совершила 18 торпедных атак с выпуском 42 торпед. 25 июля 1943 г. удостоена звания Гвардейской.

В последний поход вышла 30 июня 1943 г. Погибла в районе Вардё (Норвегия). Возможно, в бою с противолодочными кораблями противника 5 июля могла подорваться на минах или потоплена 8 июля глубинными бомбами с самолёта “BV-138”.

### **18. № 203, торпедный катер**

Тип «А-2» («Хиггинс»). Построен в 1943 г. в США. 29.12.1943 г. доставлен в Мурманск и 14.01.1944 г. включен в состав СФ. Водоизмещение 49 т. Размещения 23,8×6,1×1,7 м. 3 бензиновых ДВС, «Паккард», 4050 л.с. Скорость 36,3/21,4 узла, дальность 420 миль. Вооружение: 2×1×533-мм торп. аппарата (в ВМС США — 4×1), 2×20-мм, 2×2×12,7-мм пулемета Кольта-Браунинга. Экипаж 11 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 14.01.1944 г. — «РТ. 266», с 1.04.1944 г. — «ТК-203». Командир — старший лейтенант А.А. Каргашев.

19 августа 1944 г. (по другим данным — 18.08.1944 г.) погиб в Варангер-фиорде в районе между м. Кибергнес и о. Вардё (от артиллерийского огня кораблей противника. Погиб 1 член экипажа, 8 человек попали в плен. 19.09.1944 г. исключен из состава ВМФ.

### **19. № 212, торпедный катер**

Тип «А-2» («Хиггинс»). Построен в 1943 г. в США. 29.12.1943 г. доставлен в Мурманск и 14.01.1944 г. включен в состав СФ. Водоизмещение 49 т. Размещения 23,8×6,1×1,7 м. 3 бензиновых ДВС, «Паккард», 4050 л.с. Скорость 36,3/21,4 узла, дальность 420 миль. Вооружение: 2×1×533-мм торп. аппарата (в ВМС США — 4×1), 2×20-мм, 2×2×12,7-мм пулемета Кольта-Браунинга. Экипаж 11 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 14.01.1944 г. — «РТ. 275», с 1.04.1944 г. — «ТК-212».

Потоплен немецкими сторожевиками 9.04.1944 г. при атаке конвоя в Варангер-фиорде у о. Стуршер. 12 членов экипажа, в том числе командир старший лейтенант П.С. Клименко, погибли, 2 человека попали в плен (Варангер-фьорд).

### **20. ТК-217, торпедный катер**

Тип «А-2» («Хиггинс»). Построен в 1943 г. в США. 1.02.1944 г. доставлен в Мурманск и 20.02.1944 г. включен в состав СФ. Водоизмещение 49 т. Размещения 23,8×6,1×1,7 м. 3 бензиновых ДВС, «Паккард», 4050 л.с. Скорость 36,3/21,4 узла, дальность 420 миль. Вооруже-

ние: 2×1×533-мм торп. аппарата (в ВМС США — 4×1), 2×20-мм, 2×2×12,7-мм пулемета Кольта — Браунинга. Экипаж 11 чел. Передан СССР по ленд-лизу. До 14.02.1944 г. — «РТ. 291».

23.03.1944 г. совместно с другими катерами потопил немецкий сторожевой корабль “V 6109” (“Nordwind”, 514 брт, по другим данным потоплен советской авиаторпедой).

Затонул 8 мая 1944 г. от артиллерийского огня кораблей противника у м. Кибергнес (Варангер-фьорд). Погибли 2 человека, остальных, в том числе командира И.М. Желвакова, снял ТКА № 209.

### **21. «Щ-422», подводная лодка**

Дизель-электрическая торпедная подводная лодка серии X проекта Щ — «Щука». Заложена 15.12.1934 г. на заводе № 112 «Красное Сормово» в Горьком из деталей, изготовленных на Коломенском заводе им. Куйбышева под строительным № 84 и названием «Щ-314». Спущена на воду 12.04.1935 г. Вступила в строй 5.12.1937 г. и 6 декабря вошла в состав Балтийского флота ВМФ СССР. Водоизмещение надводное 592 т, длина наибольшая (по КВЛ) 58,5 м, ширина корпуса наибольшая 6,2 м, средняя осадка (по КВЛ) 3,9 м. Вооружение: артиллерия — 2 45/46 21-К, 1000 выстрелов; торпедно-минное — носовые ТА: 4×533-мм, кормовые ТА: 2×533-мм. Боекомплект (торпед): 10, ПВО: 2 пулемета.

В мае—июне 1939 г. была переведена по Беломорско-Балтийскому каналу на Северный флот. 17.06.1939 г. получила название «Щ-422», а 21 июня вошла в состав 3-го дивизиона подводных лодок Северного флота.

За время Великой Отечественной войны совершила 15 боевых походов, провела в море 223 дня, провела 18 торпедных атак с выпуском 42 торпед. Потопила 2 судна. 25 июля 1943 г. удостоена звания Гвардейской.

В последний поход «Щ-422» вышла 30 июня 1943 г. под командованием Ф.А. Видяева и на базу не вернулась. Причина гибели неизвестна. Лодка могла погибнуть в бою с противолодочными кораблями противника 5 июля или подорваться на минах. Есть версия, что лодка могла быть потоплена 8 июля глубинными бомбами с самолёта “BV-138» либо охотниками “Uj-1206”, “Uj-1217” и сторожевиком “NH-06” в районе Вардё (Норвегия) в точке с координатами 70°30'9"N, 30°58'2"E. Вместе с лодкой погибли 44 моряка.

### **22. «Щ-403», дизель-электрическая подводная лодка**

Серии X проекта Щ — «Щука». Заложена 25.12.1934 г. на заводе № 189 «Балтийский завод» в Ленинграде под строительным № 261 и названием «Щ-315». Спущена на воду 31.12.1935 г. Предполагалось присвоить наименование «Ягуар». 26.09.1936 г. вступила в строй и вошла в состав Балтийского флота ВМФ СССР. Водоизмещение надводное 592 т, водоизмещение подводное 715 т. Длина наибольшая (по КВЛ) 58,5 м, ширина 6,2 м, средняя осадка 3,9 м. Вооружение: артиллерия — 2 45/46 21-К, 1000 выстрелов, торпедно-минное — носовые ТА: 4×533-мм, кормовые ТА: 2×533-мм. Боекомплект (торпед): 10. ПВО: 2 пулемета



16.05.1937 г. лодка получила название «Щ-403», в мае—июне была переведена по Беломорско-Балтийскому каналу на Северный флот, где 19 июня вошла в состав 2-го дивизиона подводных лодок.

В Советско-финской войне участия не принимала, так как находилась в ремонте.

Начало Великой Отечественной войны встретила на завершающем этапе ремонтных работ в Полярном. После возвращения в строй была переведена на Йоканьгскую военноморскую базу и в июле—сентябре 1941 г. совершила три патрулирования в горле Белого моря.

19 февраля 1942 г., во время третьего боевого похода, в условиях плохой видимости «Щ-403» была внезапно атакована с кормы немецкими кораблями — минным заградителем «Вгуммер» и тральщиком «М1503». Получив пробоину в третьем отсеке прочного корпуса, подводная лодка экстренно погрузилась, при этом на мостике остался тяжело раненный командир капитан-лейтенант С.И. Коваленко. Немцы подняли его из воды, ампутировали раненую ногу, допросили и отправили в лагерь военнопленных в Германии, где он был расстрелян в 1944 г.

В свой последний поход «Щ-403» вышла 2 октября 1943 г. в район Конгс-фьорда. Точной информации о судьбе подводной лодки нет, наиболее вероятной причиной называется гибель на mine 24(?)10.1943 г. в Тана-фьорде (предположительно у м. Маккауэр, Норвегия).

Всего за годы войны «Щ-403» совершила 14 боевых походов, в которых провела 165 суток, выполнила 11 торпедных атак с пуском 37 торпед, поражения целей не добилась.

### **23. «Щ-402», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Проекта Щ — «Щука». Заложена 4.12.1934 г. на Балтийском заводе № 189 в Ленинграде (заводской № 254). Спущена на воду 28.06.1935 г. По некоторым данным должна была получить название «Тигр». 1.10.1936 г. вошла в состав Балтийского флота под названием «Щ-314». 16.05.1937 г. была зачислена в состав 2-го дивизиона бригады подводных лодок Северного флота под названием «Щ-402». Водоизмещение надводное 590 т, водоизмещение подводное 707,8 т, длина наибольшая (по КВЛ) 58,75 м, ширина корпуса наибольшая 6,1 м, средняя осадка 4,3 м. Силовая установка: 2×800 л.с. (дизель); 2×400 л.с. (электр.). Вооружение: артиллерия — 2х45-мм орудия 21-К, боекомплект: 1000 выстрелов; торпедно-минное — носовые ТА: 4×533-мм, кормовые ТА: 2×533-мм, боекомплект: 10 торпед. ПВО: 2 пулемета Максима. Экипаж 40 чел.

28.05.1937 г. вышла из Ленинграда, прошла по Беломоро-Балтийскому каналу и в сентябре 1937 г. прибыла в Полярный. В феврале 1938 г. совместно с подводными лодками «Щ-404», Д-3 «Красногвардеец», эсминцем «Карл Либкнехт», ледокольными пароходами «Мурман», «Таймыр» и судном «Мурманец» принимала участие в операции по спасению советской научно-исследовательской арктической станции «Северный полюс», в условиях шторма и полярной ночи выполняя задачи по обеспечению радиосвязи между ледоколами и базой Северного флота.

С 16.12.1938 г. по 16.01.1939 г. находилась в автономном плавании.

С 22.04.1939 г. совместно с подводными лодками Д-2 «Народоволец», «Щ-403» и «Щ-404», находясь в Северном море, обеспечивала радиосвязью беспосадочный перелёт из Москвы в Ванкувер самолёта «Москва» под управлением В.К. Коккинаки.

В период Советско-финской войны 1939—1940 гг. совершила 3 боевых похода. Осуществляла патрулирование у побережья Норвегии между Вардё и мысом Нордкин, в боевых действиях не участвовала.

В начале Великой Отечественной войны была включена в состав 3-го дивизиона бригады подводных лодок Северного флота. Во время первого боевого похода 14.07.1941 г. проникла в Порсангерфьорд и с дистанции 14—15 кабельтовых торпедировала стоявший на якоре в порту Хоннингсвог немецкий пароход «Ханау» водоизмещением 3 тысячи тонн, первой из подводных лодок Северного флота успешно атаковав транспорт противника.

В годы войны лодка совершила ещё 15 боевых походов, потопила немецкий сторожевой корабль NM01 “Vandale” и каботажный пароход «Вестеролен» водоизмещением 682 т. За боевые подвиги 25.07.1943 г. удостоена звания Гвардейской, награждена орденом Красного Знамени.

21 сентября 1944 г. в 6.42 экипаж самолёта-торпедоносца «Бостон» 36-го минно-торпедного авиационного полка Северного флота в 5,5 милях севернее Гамвика атаковал и потопил надводный объект торпедой. После анализа снимков фотопулемёта был сделан вывод, что он принял находившуюся в море в надводном состоянии подводную лодку «Щ-402» за лодку противника и, в нарушение приказа, запрещавшего авиации атаковать любые подводные лодки, с дистанции 600 метров сбросил торпеду, в результате взрыва которой та затонула, вся команда погибла.

В оперативной сводке штаба ВВС Северного флота об этом сказано так: «21 сентября 1944 года в 06.42 на траверсе мыса Гамвик, 10 км на Север, одной торпедой летчик капитан Протас с дистанции 600 м, высота 30 м, атаковал подводную лодку в позиционном положении, ход незначительный. Получив сообщение от экипажа, развернулся и торпедировал. Подлодка погрузиться не успела. Экипаж наблюдал сильный взрыв. При втором заходе на месте подлодки видели дым и огромное круглое пятно. По докладу экипажа и на основании дешифровки фотоснимка подводная лодка потоплена. На снимке видна рубка нашей подлодки типа «Щ». Находящаяся в том районе подводная лодка на запросы не отвечает. Вероятно, потоплена наша подлодка. Погода: высота облаков 600-1500 м, видимость 10—20 километров». Капитан М.И. Протас, принимая решение на атаку, по сути, нарушал приказ, поскольку действовало положение о запрете атак любых подводных лодок во время операций разнородных сил. Информация о судьбе лётчика противоречива. По одной версии капитан Протас узнав, что потопил свою лодку, застрелился. По другой версии 27 сентября Протас снова пошел на задание. Самолет с задания не вернулся. Весь экипаж погиб, кроме Протаса, который оказался в плену у немцев. Личное оружие, опять же в нарушение боевого приказа, он в полет над вражеской территорией не взял и сопротивления фашистам не оказал, хотя ранений и контузии не имел, что известно из его

же объяснительной записки. После возвращения из плена он был направлен в авиацию Черноморского флота, но в апреле 1946 г. исключен из партии, понижен в должности и вскоре уволен из ВМФ.

Российские историки М.Э. Морозов и К.Л. Кулагин отмечают, что снимки фотопулемета не сохранились, позиция «Щ-402» находилась по крайней мере в 35 милях от места атаки, поведение лодки, описанное лётчиком, выглядит неестественным: дрейф в полупогруженном положении на виду немецких береговых батарей. Отсюда они сделали вывод, что атакованным объектом мог оказаться норвежский рыболовный бот, а «Щ-402» погибла на минах в пределах своей позиции.

#### **24. «М-173», подводная лодка**

Заложена 27.06.1936 г. в Ленинграде на заводе № 196 (Новое Адмиралтейство) под литерным обозначением «М-89», заводской № 90. Спущена на воду 9.10.1937 г. и 22.06.1938 г. вошла в состав Краснознамённого Балтийского флота. 19.05.1939 г. ушла по Беломор-Балтийскому каналу на Север. 16 июня присвоено обозначение «М-173». 21 июня вошла в состав Северного флота.

На боевой службе находилась 13,7 месяца (22 июня 1941 г. — 14 августа 1942 г.), совершила 13 боевых походов (91 сутки), провела 4 торпедных атаки, в результате которых было потоплено 1 судно (3236 брт) и, возможно, потоплены ещё 3 судна.

22 июня 1941 г. встретила под командованием капитан-лейтенанта И.А. Кунца в составе 4 дивизиона бригады подводных лодок в Полярном в ремонте. 23.02.1942 г. командиром корабля был назначен капитан-лейтенант В.А. Терехин.

Погибла 7—14 августа 1942 г. в районе Вардё (Норвегия) со всем экипажем 21 человек предположительно от подрыва на mine.

#### **25. «К-22», крейсерско-эскадренная дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Серии XIV, К — «Крейсерская». Заложена 5.01.1938 г. в Ленинграде на заводе №196 («Судомех»), спущена на воду 3.11.1939 г., 15.07.1940 г. вошла в состав Балтийского флота, затем по Беломорско-Балтийскому каналу перешла в город Молотовск, 17.09.1941 г. зачислена в состав Северного флота, затем 26.10.1941 г. перешла в город Полярный и включена в состав 1 Дивизиона Бригады ПЛ Северного флота. Водоизмещение надводное/подводное 1490/2104 т. Размеры: длина 97,7 м, ширина 7,4 м, осадка 4,04 м. Силовая установка: 2 дизеля по 4 200 л.с., 2 электромотора по 1 200 л.с., дизель-генератор 800 л.с. Вооружение: артиллерия — 2×100-мм/51 Б—24ПЛ, 2×45-мм/46 21—К, 2×7,62-мм пулемёта; торпедно-минное — 6 носовых 533-мм ТА, 4 кормовых 533-мм ТА, 24 торпеды, 20 мин заграждения.

С 1941 по 1943 г. активно участвует в войне. Совершила 8 боевых походов, потопив 7 вражеских транспортов и барж. 3.04.1942 г. экипаж «К—22» приказом Народного Комиссара ВМФ удостоен Гвардейского звания.

3.02.1943 г., после учений по отработке согласованности действий с «К-3», «К-22» вышла с ней в совместный боевой поход, 7 февраля 1943 г. в 19.00 «К-22» ещё вела радиопереговоры с «К-3», затем акустик на «К-3» зафиксировал четыре громких щелчка, и после этого «К-22» перестала выходить на связь. В качестве гипотез гибели лодки рассматриваются авария и подрыв на mine у мыса Харбакен (Норвегия). Точная причина гибели неизвестна. В последнем походе на лодке было 77 членов экипажа.

## **26. «Щ-401», подводная лодка**

Дизель-электрическая торпедная подводная лодка серии X проекта Щ - «Щука». Заложена 1.12.1934 г. на заводе № 189 «Балтийский завод» в Ленинграде под строительным № 253 и названием «Щ-313». Спущена на воду 28.06.1935 г. Водоизмещение надводное 592 т, Длина наибольшая (по КВЛ) 58,5 м, Ширина корпуса наибольшая 6,2 м. Средняя осадка (по КВЛ) 3,9 м. Вооружение: артиллерия — 2 45/46 21-К, 1000 выстрелов; торпедно-минное — носовые ТА: 4×533-мм, кормовые ТА: 2×533-мм. Боекомплект (торпед): 10. ПВО: 2 пулемета.

17.07.1936 г. вступила в строй и 23 июля вошла в состав Балтийского флота ВМФ СССР.

17.05.1937 г. лодка получила название «Щ-401» в мае—июне была переведена по Беломорско—Балтийскому каналу на Северный флот, в июне стала первым кораблём 2—го дивизиона подводных лодок.

Начало Великой Отечественной войны встретила в полной готовности и вышла в море в первый же день, при этом обеспечивающим действия молодого командира А.Е. Моисеева был командир дивизиона И.А. Колышкин.

Всего за годы войны совершила 8 боевых походов, проведя в них 127 суток, выполнила 8 торпедных атак с выпуском 19 торпед, потопила одно судно (транспорт “Stensaas”, 1359 брт), перевозившее в Киркенес снаряжение для горнострелкового корпуса. Охранявшие конвой корабли преследовали субмарину, но признаков поражения не заметили, а в отчётах отмечали правильную тактику её действий: движение одновременно с преследующими кораблями и остановка моторов во время гидроакустического поиска. На вызов берега 26 апреля «Щ-401» не ответила, точная причина и место её гибели остаются до сих пор не известными. На борту лодки находились 43 моряка. По некоторым данным была ошибочно потоплена ТКА № 13 и № 14 у мыса Куманес (Норвегия).

## **27. «С-55», подводная лодка**

Заложена 24.11.1936 г. на заводе № 194 в Ленинграде под стапельным № 404. Секциями по железной дороге подводная лодка была перевезена на Дальний Восток, где на заводе № 202 во Владивостоке производилась её окончательная сборка. 27.11.1939 г. спущена на воду, 25.07.1941 г. вступила в строй и 22.08.1941 г. вошла в состав Тихоокеанского флота.

Начало Великой Отечественной войны корабль встретил в составе 3-го дивизиона 1-й бригады ПЛ ТОФ во Владивостоке.

5.10.1942 г. «С-54» начала межфлотский трансокеанский переход с Тихого океана на Северный флот через Панамский канал. 10 января лодка прибыла в Англию. В Розайте ей сменили аккумуляторную батарею, а в Порсмуте провели текущий ремонт и установку гидролокатора и радара. В конце мая покинула Лервик и 7.06.1943 г. прибыла в Полярное, где в этот же день была зачислена в состав 2-го дивизиона бригады ПЛ СФ. Совершила 5 боевых походов. Побед нет.

В свой последний поход «С-54» вышла 5 марта 1944 г. В базу подлодка не вернулась. На борту «С-54» в момент гибели находились 50 человек.

В 1996 г. на дне у мыса Слетнес (Норвегия) были обнаружены останки подводной лодки. Возможно, они принадлежат погибшей «С-55».

## ГРЕНЛАНДСКОЕ МОРЕ

### НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

#### ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 ГГ.)

##### **28. «Сухона», грузовой пароход**

Бывший английский грузовой пароход. Построен в 1918 г. (“Craig, Taylor & Co Ltd», Стокгон, Великобритания). Вместимость 3124 брт. До 1922 г. — “Maindy Dene», до 1934 г. — “Lady Brenda”.

В 1935 г. приобретен СССР и включен в состав Балтийского государственного морского пароходства. С 1940 г. входил в состав Мурманского государственного морского пароходства. Во время Великой Отечественной войны выполнял воинские и народнохозяйственные перевозки в Северном бассейне. С 7.05.1942 г. числился в составе СФ в качестве транспорта.

Следовал под командованием капитана А.А. Малыгина в составе союзного конвоя PQ-18 из Исландии в Архангельск. 13 сентября 1942 г. был торпедирован и потоплен германской торпедоносной авиацией к северо-западу от о. Медвежий, в точке 76°07'N, 12°00'E. Сведений о погибших нет.

##### **29. «Кузнец Лесов», грузовой теплоход**

Построен в 1933 г. в Ленинграде. Принадлежал Мурманскому государственному морскому пароходству (МГМП). Вместимость 3974 брт. Род двигателя: ДВС.

17.11.1942 г. вышел из Архангельска в составе союзного конвоя PQ—15. В сильный шторм отстал от конвоя и следовал самостоятельно. 23 ноября был торпедирован немецкой ПЛ “U-601” в Гренландском море, к западу от острова Медвежий, в точке 75°30'N, 8°00'E и затонул. Теплоход получил одну торпеду в носовую часть и затонул в течение 4 минут. Все находившиеся на борту — 41 член экипажа и военной команды — погибли, в том числе капитан В.А. Цыбульский.



### **30. «Красный партизан», грузовой пароход**

Один из первых советских лесовозов. Заложен на Балтийском заводе в Ленинграде. Спущен на воду 25.10.1925 г. Получил имя «Григорий Зиновьев». Дейдвейт: 3,4 тыс. т. Род двигателя: паровая машина.

Принадлежал Дальневосточному государственному морскому пароходству (порт приписки — Мурманск).

24.01.1942 г. вышел из Мурманска в Акурейри (Исландия) одиночным порядком. В районе острова Медвежий (Норвегия) подвергся нападению авиации противника и был потоплен в точке с координатами 73°45'N, 17°30'E. По другим данным — торпедирован немецкой ПЛ “U-255”. Погиб 51 чел., в том числе капитан А.Ф. Белов.



**БАССЕЙН ТИХОГО ОКЕАНА**

## БЕРИНГОВО МОРЕ

### НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)

#### 1. «Петр», шитик

В 1750 г. шитик под командованием Дм. Наквасина потерпел крушение возле острова Атту (Аляска, США). Команда спаслась и через два года вернулась на Камчатку.

#### 2. «Евпл», судно

Тип не известен. В 1781 г. судно, ведомое мореходом Д. Панковым, направилось к Алеутским островам на промысел. Возвращаясь на Камчатку в апреле 1785 г., потерпело крушение у острова Амля (Аляска, США). Команда и груз (пушнина) спасены.

#### 3. «Михаил», судно

Тип не известен. Принадлежало купцу А. Холодильову.

Разбилось в 1876 г. возле о. Унмак (Аляска, США) или в Чугацком заливе.

#### 4. «Петр и Павел», судно

Тип не известен. В 1787 г. судно, ведомое мореходом Т. Сапожниковым, разбилось у острова Амчитка (Аляска, США).

#### 5. «Трех святителей», судно

Тип не известен. Судно Северо-восточной компании под командой штурмана Бочарова потерпело крушение на Уналашке (Аляска, США). Во время зимовки находившийся на судне купец Баранов составил подробное описание острова «и при рапорте от апреля 1791 г. представлено охотскому начальнику г. Коху...».

#### 6. «Дмитрий», судно

Следуя в октябре 1803 г. под командой штурмана Бубнова из Охотска в Кадьяк, разбилось у острова Унмак (Аляска, США). Груз и люди были спасены.

#### 7. «Петр», промысловое судно

Было снаряжено в 1752 г. на промысел у Ближних островов купцом Н. Трапезниковым.

Потерпело крушение у острова Атту (Аляска, США).

#### 8. «Курил», транспорт

14.09.1850 г. был направлен под командой капитан-лейтенанта А. Григорьева из Охотска в Петропавловск с казенным и частным грузом, десантом и пассажирами на борту.

На переходе транспорт пропал без вести. Вместе с транспортом иогибли 42 человека: 2 офицера, 1 кондуктор, 25 нижних чинов, 7 «служителей и мастеровых десанта», 1 пассажир, 3 женщины, 2 мальчика и девочка. В 1851 г. на острове Атха (вероятно о. Атту, Аляска, США) были найдены обломки военного судна, что, возможно, свидетельствует о гибели «Курила» в этих местах.

## ОХОТСКОЕ МОРЕ

### НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

#### ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 гг.)

##### 9. «Индибирка», пароход

Принадлежал Дальстрою. Следуя во Владивосток, в ночь на 12 декабря 1939 г. в штормовых условиях сел камни острова Хоккайдо, недалеко от пос. Саруфуцу и лег на правый борт. Ближе к утру команда предприняла попытку добраться до берега. Первая спущенная на воду лодка сразу же перевернулась. Вторая достигла своей цели, и несколько матросов, оказавшись на берегу, поспешили сообщить японцам о катастрофе.

На помощь из порта Вакканай были направлены суда «Сосуй-мару», «Санье-мару» и «Карафуту-мару», однако из-за сильного шторма все попытки добраться до терпящего бедствие парохода были тщетны. Только 13 декабря волнение моря немного успокоилось, и три судна вновь вышли из Вакканая. Подойдя к месту аварии, они в течение шести часов оказывали помощь. 16 декабря стало известно, что на борту «Индибирки» остается в живых еще более двух десятков человек. Прибывшие «Сосуй-мару» и «Санье-мару», проделав отверстие в борту, спасли еще 28 чел. По данным японских газет того времени, всего были спасены 430 чел., в т.ч. 35 женщин и 22 ребенка. Погибшими считаются 741 чел.

## ТИХИЙ ОКЕАН

### НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)

##### 10. «Нева», трехмачтовый шлюп

Построен в Англии в 1800 г. Первоначально назывался «Темза». Водоизмещение 370 т, длина между перпендикулярами 61 м. Экипаж 48 чел. Вооружение: 14 орудий.

В 1803 г. шлюп был куплен Ю.Ф. Лисянским для кругосветной экспедиции под руководством И.Ф. Крузенштерна. «Нева» сыграла ключевую роль в битве при Новоархангельске — сражении отряда Русско-американской компании с индейцами-тлинкитами

за обладание стратегически важным островом Баранова. В результате сражения индейцы были вынуждены уйти, а на острове был основан Новоархангельск (нынешний город Ситка) — столица Русской Америки. Позже «Нева» первой из русских кораблей побывала в Австралии.

Во второй половине сентября 1812 г. шлюп с грузом пушнины вышел из Охотска на Аляску, имея на борту пассажиров: 15 служащих компании, 56 промысловых людей и 4 женщин. Неудачи стали преследовать «Неву» еще до начала этого похода. Капитан, который должен был командовать кораблем, утонул незадолго до отплытия. Пришлось назначить другого. В пути корабль несколько раз попадал в сильнейшие шторма, часть экипажа умерла от цинги. Преодолевая штормы, отстаиваясь в бухтах и исправляя повреждения, «Нева» только в начале декабря достигла м. Эджкомб (о. Крузов) у входа в Ситхский залив, но была отнесена в море противными ветрами. Лишь к ночи 20.01.1813 г. «Нева» вновь приблизились к мысу. Капитан судна лейтенант Яков Подушкин, опасаясь, что шлюп опять отнесет в море, принял решение зайти в залив. За два часа до рассвета, 21 января 1813 г. заметили землю прямо по курсу. Встать на якорь или совершить поворот не успели, и шлюп, налетев на скалы, затонул. С большим трудом спаслись всего 25 чел. Спасшимся пришлось пережить несколько суровых зимних месяцев, постоянно отражая нападения враждебного населения. Двое из них на шлюпке добрались до Ново-Архангельска, выслали помощь. К этому времени в живых осталось всего 10 человек. На судне погиб и участник первого русского кругосветного плавания (1803—1806 гг.) штурман Даниил Калинин.

Место, где располагался лагерь потерпевших крушение, был найден в 2013 г. и исследован в 2015 г. экспедицией, в которой участвовали российские, американские и канадские специалисты. На месте стоянки были найдены ружейные кремни, с помощью которых разводили огонь, пряжка от ремня, медные гвозди, сделанный из гвоздя рыболовный крючок, куски медной обшивки корабля, ножка морского циркуля и множество костей животных, главным образом оленей.

### **11. «Ильмен», бриг**

Бриг «Ильмен» сел на мель в 1820 г. у м. Барро де Арена (совр. м. Арена, Пойнт-Арина в Северной Калифорнии) у берегов Нового Альбиона. Вскоре корабль был разбит, экипаж и пассажиры спаслись.

### **12. «Чилькат», шхуна**

Шла под командованием штабс-капитана корпуса флотских штурманов Воронковского от Курильских островов к берегам Аляски. Потерпела крушение в 1837 г. (по другим данным в 1838 г.) в районе острова Баранова (Русская Америка, архипелаг Александра). Команда и промышленники, находившиеся на борту и направлявшиеся в Русскую Америку, погибли.



### 13. «Беринг», компанейское судно

Принадлежало русскому промышленнику Баранову. В 1814 г. было отправлено на Гавайские острова. Потерпело крушение в январе 1815 г. у о. Кауаи (США) и было разграблено туземцами.

### 14. «Кадьяк», трехмачтовый барк

Построен в 1860 г. Хансом Джэйкобом Албрехтом Мэйером на верфи в Любеке (Германия) по заказу Российско-Американской Компании. Назван в честь самого большого острова Аляски. Длина около 40 м, ширина около 9 м, осадка (в грузу) около 4,5 м. Вместимость около 477 т. Экипаж 25—30 чел. Вооружение: 4—6 чугунных пушек. Корпус корабля был деревянным и обшит медью. За 8 лет службы в Русской Америке барк был активно задействован во всех сферах деятельности Компании, но главным образом вдоль побережья Аляски с целью сбора «меховой рухляди» и снабжения колоний.

27.02.1860 г. судно, приняв груз бревен для строящегося на Лесном острове нового ледника, под командованием капитана Иллариона Архимандритова вышло из Новоархангельска на остров Кадьяк. Загрузившись на острове 56 т льда для Сан-Франциско, барк 30 марта отплыл из гавани св. Павла. Дальнейшие события описаны в «Морском Сборнике» от 22.12.1860 г.: «Оставив Павловскую гавань (на о. Кадьяк) при благоприятных обстоятельствах, барк вышел прямым или NO фарватером в море, и, находясь от Васильевской поливной банки на NW 30° правого компаса, в расстоянии 1 ¼ мили итальянской, коснулся, при 4-х узлах ходу, о грунт и, не остановившись на месте нисколько, очутился опять на глубине 15 сажень. Тотчас же в трюме показалась большая течь, и менее чем через 20 минут барк, наполнившись водою, лег совершенно на бок, погрузясь в уровень с поверхностью моря. Экипаж «Кадьяка», состоящий из 25 человек, спасся до последнего на двух небольших шлюпках, ничего не взяв с собою. После того барк носился на вольной воде, в виду кадьякских жителей, еще трое суток, но в Павловской гавани в то время не было ни сил, ни средств прибуксировать даже к ближайшему берегу погибавший корабль, и он погрузился на дно моря на глубине 12 сажень, в ¼ мили от острова Еловаго, со всем грузом, имуществом экипажа, запасами и полным вооружением; словом, ничего с него не спасено по оставлении экипажем».

В июле 2003 г. группа энтузиастов локализовала место гибели судна. В этом же году оно было комплексно обследовано подводными археологами из Университета Восточной Каролины и Национальной Океанографической и Атмосферной Администрации при поддержке местных волонтеров и главного археолога штата. В ходе исследования места кораблекрушения были выявлены два основных участка, расположенные в сорока метрах друг от друга на глубине от 23,5 м до 26 м. На первом участке были найдены фрагменты корабельного корпуса (внешняя обшивка, шпангоуты и т.п.), деревянная рама для трюмовой помпы, фрагменты металлической обшивки корпуса, три кованых железных якоря, якорная лебедка, две чугунные пушки, железная шлюпбалка и другие более мелкие предметы. На втором участке исследователи обнаружили фрагменты якорной цепи, руле-

вые петли, крепежный материал. Из-за скалистого рельефа дна деревянные части корпуса в этом месте не сохранились.

### 15. «Диана», фрегат

Заложен на Соломбальской верфи в Архангельске 21.05.1851 г, спущен на воду 19.05.1852 г. Последний парусный 52-пушечный фрегат Российского военно-морского флота. Строился под руководством подполковника корпуса корабельных инженеров Ф.Т. Загуляева по чертежам фрегата «Паллада», разработанным кораблестроителем В.Ф. Стоке. Длина 52,8 м, ширина 3,6 м. Включён в состав Балтийского флота и в июле 1852 г. был переведён из Архангельска в Кронштадт. Летом 1853 г. в составе эскадры участвовал в практическом плавании по Финскому заливу.

4.10.1853 г. «Диана» вышла из Кронштадта на Дальний Восток сменить пришедший в негодность фрегат «Паллада», на котором в Японию был направлен с дипломатической миссией вице-адмирал Е.В. Путятин.

До Северного моря фрегат шёл в сопровождении буксирного парохода «Отважный». Во время первой стоянки с 13 по 20 октября в Копенгагене были приобретены книги, морские таблицы и инструменты, необходимые в кругосветном плавании. 31 октября корабль вышел в Атлантический океан. С 14 по 18 ноября «Диана» стояла на рейде порта Сан-Себастьян острова Гомера.

1 декабря был пройден экватор. Затем, после захода в Рио-де-Жанейро (13 декабря 1853 — 7 января 1854), фрегат прошёл мыс Горн и 22 февраля встал на якорь для ремонтных работ в Вальпараисо.

11 марта фрегат вновь вышел в море. После 56-дневного перехода через Тихий океан фрегат пришёл в Гонолулу. В конце мая, когда из газет морякам стало известно, что Франция и Англия начали военные действия против России и что английская эскадра адмирала Прайса охотится за кораблями Путятина, «Диана» ушла от Гавайских островов и в июле 1854 г. пришла к месту встречи с фрегатом «Паллада» в заливе Де-Кастри.

В конце сентября «Диана», имея на борту делегацию Е.В. Путятина, направилась к берегам Японии. Посетив японские порты Хакодате и Осака, 22 ноября фрегат бросил якорь в заливе Симода. Около 10 часов утра 11.12.1854 г. в бухте в результате землетрясения и последовавших цунами фрегат получил серьёзные повреждения и потерял руль. 2.01.1855 г. «Диану» на временном руле пытались провести для ремонта в более спокойную бухту Хэда в 15 милях от Симоды, но из-за сильного ветра фрегат был поставлен на два якоря в кабельтове от берега. 7 января 1855 г. при попытке отбуксировать в Хэду фрегат был опрокинут неожиданным сильным шквалом и затонул. В последующее время русские моряки построили шхуну «Хэда», на которой и вернулись на Родину.

В настоящее время в Хэда (Сидзуока) на месте построенной русскими верфи находится музей мореплавания и кораблестроения, два зала которого посвящены истории экспедиции Путятина. Координаты деревни Хэда 34°58'00"N, 138°46'00"E.

В газетной периодике 1980-х годов упоминалось о подводных археологических работах японских ученых на фрегате и пополнении японских музеев экспонатами с «Дианы».

### **16. «Новик», винтовой корвет с парусным вооружением**

Заложен на Охтинской (старой) верфи в Санкт-Петербурге 9 октября 1855 г. Спущен на воду 10 июня 1856 г. Разработчик чертежа и строитель — поручик корпуса корабельных инженеров Иващенко Аристарх Алексеевич, помощник строителя — Шведе Леопольд Густавович, под наблюдением капитана 2 ранга Шестакова Ивана Алексеевича. Водоизмещение 885(903) т, мощность машины 200 л.с., длина 49,8 м, ширина 9,9 м вооружение — 11 орудий. Экипаж — 15 офицеров и 163 нижних чина.

В октябре 1857 г. вышел из Кронштадта вокруг мыса Доброй Надежды на Дальний Восток к устью Амура в составе отряда винтовых кораблей (под командованием капитан-лейтенанта Стаала) под общим командованием капитана Д.И. Кузнецова (1-й Амурский отряд). Через год прибыл в Николаевск-на-Амуре, посетив попутно залив Чихачева (Де-Кастри). В 1869 г. (под командованием лейтенанта Копытова) сопровождал эскадру генерал-губернатора Восточной Сибири с Н.Н. Муравьевым-Амурским на борту вдоль побережья Уссурийского края. Во время пребывания в водах залива Петра Великого, куда корвет был послан для встречи экспедиции подполковника К.Ф. Будогосского, ходил к устью реки Раздольной и в бухту на острове Русский, получившую название корвета. В начале 1861 г. совместно с «Рындой» прибыл в Кронштадт (под командованием капитан-лейтенанта М.Я. Федоровского), а в середине ноября того же года вторично вышел на Дальний Восток (под командованием капитан-лейтенанта К.Г. Скрыплева) под общим командованием капитана I ранга А.А. Попова (2-й Амурский отряд). Во время плавания на Дальний Восток с 1861 по 1863 гг. посетил, помимо русских, ряд китайских и японских портов. В 1862 г. приходил в залив Петра Великого, уже с гидрографическими целями. Возвращаясь с Дальнего Востока, погиб на камнях 14 сентября 1863 г. в районе Сан-Франциско. Команда, судовые документы и наиболее ценные вещи были спасены. По некоторым данным остатки корвета были проданы с аукциона (не подлежали продаже орудия, ручное оружие и личные вещи команды).

### **17. «Первая», шхуна**

Заложена в 1858 г. в Николаевске. Строитель Чикуров. Спущена на воду 14.08.1859 г., вошла в состав СибФл. Длина 26,8 м, ширина 7,5 м.

Перевозила грузы и пассажиров между портами Дальнего Востока. В середине 1863 г. после захода в Тигиль и в Нижнекамчатск, направилась в южные тихоокеанские порты России. 16.10.1863 г. прибыла в Хакодате, где исправила такелаж, починила шлюпки, пополнила запасы воды и провизии. 29 октября шхуна снялась на Владивосток. В ночь на 30 октября ветер сильно засвежел, так что пришлось уменьшить парусность — «взять два рифа». Несмотря на это был порваны паруса, сначала фок, а затем и грот. Глубина не позволяла встать на якорь, и шхуну течением и ветром стало относить к острову Нип-

пон (Япония) при входе в Сангарский пролив у мыса Арагова. Утром удалось подойти к берегу и бросить якорь на 26-метровой глубине. Однако вслед за этим шхуна ударились о подводный камень, получила пробоину и стала быстро наполняться водой. Команда перебралась на берег. В последовавшую ночь «Первая» была разбита на части. Шхуной в разное время командовали капитаны: Астафьев (1861—1862 гг.), Н.А. Наумов (1863 г.).

### **18. «Алеут», паровая шхуна**

Заложена 14.11.1861 г. на заводе Берда в Санкт-Петербурге, спущена на воду 9.06.1862 г. Корабельный мастер — подполковник корпуса корабельных инженеров Х.В. Прохоров. Водоизмещение 396 т, длина 39,6 м, ширина 6,1 м, осадка 2,8 м. Двигатель — паровая машина мощностью 30 н.л.с.

1.10.1862 г. шхуна вышла из Кронштадта под командованием капитан-лейтенанта Л. Бухгольца с грузом морского ведомства и по прибытии в Николаевск (ныне Николаевск-на-Амуре) вошла в состав Сибирской военной флотилии с базированием на Владивосток.

В последующие годы в летнее время выходила в плавания в залив Петра Великого, Японское и Охотское моря. Шхуна выполняла снабженческие и охранные задачи, а на зиму уходила в Нагасаки. Принимала участие в изучении морей Тихого океана, а также в стычках с этническими китайцами на территории современного Приморского края, вошедших в историю под названием Манзовская война.

В апреле 1871 г. «Алеут» под командованием лейтенанта В.М. Лаврова пришёл с группой водолазов из Николаевска во Владивосток для проведения работ по подъёму груза с затонувшего в Золотом Роге транспорта «Байкал». Работами руководил лично В. М. Лавров, он же возглавил следствие по факту крушения транспорта.

Начиная с 1874 г. паровые шхуны Сибирской флотилии «Алеут», «Ермак» и «Тунгус» были поставлены для борьбы с браконьерством и наблюдения за соблюдением условий промысла китов, рыбы, северного морского котика и калана иностранными судами у берегов Сахалина, Камчатки, Командорских островов. А также занимались доставкой пассажиров, почты, казённых и коммерческих грузов.

До 1877 г. шхуна выходила в плавания в Японское море под командованием лейтенанта Воронова.

7 ноября 1877 г. «Алеут» под командованием лейтенанта С.А. Крашенинникова вышел в обратный рейс из Николаевска во Владивосток, но по пути непогода заставила шхуну зайти в Императорскую Гавань. 18 октября, когда ветер начал стихать, шхуна продолжила путь. В ночь ветер резко прибавил, и шхуну снесло на 16 миль от берега. К утру её снесло ещё дальше в море. Разыгравшийся сильный циклон заставил убрать паруса и лечь в дрейф. 22 октября стал отчётливо виден пик Де-Лангль — это означало, что шхуна приближалась к острову Мацмай (ныне Хоккайдо). Тогда командир принял решение зайти в порт Хакодате. 4 ноября в 60 милях от Хакодате, когда скорость шхуны упала до одного узла, была выбрана якорная стоянка около острова Окоеири вблизи.

7 ноября, когда ветер изменил своё направление и усилился, шхуну сорвало и отнесло на рифы у селения Сетанай (ныне Сетана). На борту находились: командир шхуны лейтенант С.А. Крашенинников, старший штурман прапорщик Панов, вахтенные начальники лейтенант Хартулари, мичман Китаев, штабс-капитан Асташев, старший механик прапорщик Криницин, гидрограф поручик Кудрин и 53 матроса, а также два пассажира. Происшествие не привело к человеческим жертвам, и вся команда с помощью местных жителей оказалась на берегу. 27 ноября к месту бедствия подошли клипера «Абрек» и «Всадник». С кораблей на берег были отправлены по два вёсельных катера и по одному вельботу. Спасательная операция продолжалась до 3 декабря, пока усилившийся шторм не разбил катер с «Абрека». Тогда было принято решение, так как непогода не позволяла завершить спасательную операцию, кораблям уйти в Россию, а оставшимся на берегу людям ждать следующего корабля. 16 декабря моряки получили разрешение от губернатора Хакодате перейти в город. Через неделю командир «Алеута» лейтенант Крашенинников, два офицера и 11 матросов поселились в гостинице. И только в апреле 1878 г. к посёлку Сетанай пришёл российский военный транспорт «Ермак» под командованием лейтенанта Б.К. де Ливрона за моряками. 29 апреля во время съезда людей с берега на транспорт был разбит баркас и 28 человек оказались в воде. 15 человек выбрались на берег, 9 нижних чинов и 3 помогавших китайца погибли, остальные числись пропавшими без вести. Сразу были найдены семь тел русских моряков, чуть позже ещё два.

4.03.1878 г. «Алеут» был исключён из списков Императорского флота и продан английскому коммерсанту за 1050 долларов. Он снял шхуну с рифов и привёл в Хакодате на ремонт. Она получила новое имя и ходила ещё некоторое время в Тихом океане, пока не разбилась у посёлка Мацумаэ.

### **19. «Рязань», пароход**

Построен по заказу Доброфлота. После завершения строительства ушел на Дальний Восток (с заходом в Одессу). Перед Первой мировой войной «Рязань» использовалась на экспрессной почтовой линии от Владивостока до Нагасаки и Шанхая.

Вечером 3.08.1914 г. пароход вышел очередным рейсом из Нагасаки во Владивосток, имея на борту 80 пассажиров и груз продовольствия. Утром 4.08.1914 в районе острова Цусима он встретился в море с немецким крейсером «Emden». Попытка скрыться была пресечена предупредительным выстрелом. Утром 6 августа пароход под конвоем крейсера пришел в германскую военно-морскую базу Циндао. Экипаж сдал пароход немцам без повреждений, и 8 августа людей по железной дороге отправили во Владивосток. «Рязань» немцы конфисковали, вооружили восемью 10,5-см орудиями и зачислили в состав своих ВМФ под названием «Согтогап» (так назывался старый корабль, с которого сняли орудия для вооружения трофея).

В сентябре 1914 г. «Согтогап» направился для проведения крейсерских операций в водах западнее Австралии. У о. Яп на борт корабля был принят личный состав корабля германского ВМФ «Pianet», и экипаж рейдера увеличился до 353 человек.



Из-за недостатка угля 14.12.1914 г. «Согтогап» зашел на принадлежавший США остров Гуам, где его интернировали американские власти. В гавани этого острова он простояло до 1917 г.

После вступления США в войну с Германией командир крейсера получил письменное требование о сдаче корабля. Однако он ответил отказом, и «Согтогап» был взорван экипажем на рейде Гуама. Его останки до сих пор лежат на дне бухты.

## **20. «Тула», товаро-пассажирский пароход**

Бывший товаро-пассажирский пароход «Алеут» АО «Русское восточноазиатское пароходство», построенный для Дальнего Востока. При постройке временно именовался “St. Lucia”. Корпус стальной двухпалубный с двойным дном. Механизмы фирмы *Burmeister Og Wain*. Имел две мачты и одну дымовую трубу. Вместимость 2372 брт, длина 85,53 м, ширина 12,74 м, осадка 7,10 м. Главные механизмы: 1 вертикальная 3-цилиндровая ПМ тройного расширения, 2 цилиндрических котла. Мощность 1200 инд. л.с./214 нар. л.с. Число пассажиров: 10 (I), 30 (II), 180 (III) чел.

В конце апреля 1910 г. прибыл в Либаву из Дании, но приписку получил к Одесскому торговому порту под № 605. После перехода на Дальний Восток эксплуатировался на маршруте между Николаевском-на-Амуре и китайскими портами. В октябре 1911 г. в связи с непрекращавшимися беспорядками в Китае и финансовыми затруднениями был снят с регулярной ханькоусской линии и выставлен на продажу.

19.12.1911 г. товаро-пассажирский пароход «Тула» был куплен Добровольным флотом за 40 000 фунтов стерлингов для обслуживания линии Охотского и Берингова морей. 3.01.1912 г. прибыл в Одессу из Дании. Порт приписки не изменился. 14.02.1912 г. еще под старым наименованием отправился из Одессы в Тихий океан. 12.03.1912 г. переименован в «Тулу». 03.04.1912 г. пришел во Владивосток и затем приступил к выполнению восточно-камчатских рейсов. Зимой 1912—1913 г. с грузом бобов ходил в Англию, а на обратном пути посетил Одессу. В 1913 г. ходил по портам Татарского пролива и Охотского моря, а зимой 1913—1914 г. вторично посетил Англию. Весной 1914 г. отправился в длительный чукотско-анадырский рейс. После начала Первой мировой войны продолжал поддерживать сообщения между портами Охотского моря и Камчатского побережья.

В связи с подписанием советским правительством сепаратного Брестского договора рек-визирован в начале апреля 1918 г. американскими властями и передан для эксплуатации компании “US Shipping Board”. 24.03.1919 г. возвращен Добровольному флоту в Нью-Йорке, где перед этим прошел капитальный ремонт. Затем отправился на Черное море, после чего перешел на Дальний Восток. К моменту создания в январе 1922 г. советского Добровольного флота находился в распоряжении эмигрантского правления. В связи с финансовыми трудностями в феврале 1923 г. продан норвежской компании “Wallem & Co.”, после чего переименован в “Solviken” и приписан к Бергену.

В мае 1940 г. переведен под панамский флаг с присвоением нового наименования “Capella”, а владелец при этом остался прежним. Хотя получил приписку к Панамскому порту, но фактически базировался в Гонконге и эксплуатировался в дальневосточных водах. 8.12.1941 г. захвачен японскими экспедиционными силами недалеко от Сайгона при следовании в балласте из Шанхая в Сайгон и в августе 1942 г. переименован в “Minami Maru”. 1.04.1944 г. торпедирован в Тихом океане западнее островов Дайто (острова Бородино) в Филиппинском море американской подводной лодкой “Flying Fish” и затонул.

## **21. «Яна», товарно–пассажирский пароход**

Бывший норвежский товаро-пассажирский пароход “Chingtufu”. Корпус стальной двухпалубный. Механизмы фирмы “Scott & Co“. Имел две мачты и одну дымовую трубу. Водоизмещение 4500 т, вместимость 2336 брт/1423 нрт. Длина 96,10 м, ширина 7,19 м, осадка 5,49 м. Главные механизмы: 1 вертикальная 3-цилиндровая ПМ тройного расширения, 2 цилиндрических котла, мощность 1500 инд. л.с./249 нар. л.с. Число пассажиров: 14 (I), 12 (II), 300 (III) чел.

Первоначально именовался “Chingtu», принадлежал английской компании “China Navigation Co.“ и, хотя был приписан к Лондону, эксплуатировался в тихоокеанском регионе. В 1910 г. приобретен китайской фирмой “Ping-An Steamship Co.“, переименован в “Chingtuan“ и получил приписку к Шанхаю. В 1911 г. перешел в собственность норвежской фирмы “AS Chinanfu”, был переименован в “Chingtufu“, приписан к Бергену, но продолжал плавать в дальневосточных водах.

Начиная с 1911 г. товаро-пассажирский пароход «Яна» регулярно фрахтовался Добровольным флотом для выполнения чукотско-анадырьских и восточно-камчатских рейсов. 17.04.1914 г. куплен за 95600 руб. для поддержания регулярного сообщения с Камчаткой. Вскоре был переименован в «Яна» и получил приписку к Владивостокскому торговому порту под № 147. После начала Первой мировой войны продолжал ходить на восточно-камчатской и других линиях. 20.11.1920 г. на пути из Петропавловска-Камчатского во Владивосток попал в шторм и потерял руль. Был взят на буксир американским пароходом “Pawlet” и 2.12.1920 г. приведен в Хакодате.

В 1921 г. продан на аукционе в Хакодате японскому судовладельцу Hasegawa Tozaburo для погашения задолженности за спасение. Затем переименован в “Toyokuni Maru“ и приписан к Хакодате. 22.апреля 1929 г. выскочил на камни в районе Еримосаки у берегов Хоккайдо (Япония) при следовании с рыбаками из Хакодате на Камчатку и затонул.

## **22. «Аланд», пароход**

Известно, что русский пароход «Аланд» потерпел крушение на рифе Неокуиби в Новой Каледонии во время Первой мировой войны.

## НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

### ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА

#### **23. «Майкоп», танкер**

Построен в 1929 г. в Николаеве. Был приписан к Дальневосточному государственному морскому пароходству. Дейдвейт 2,5 тыс. т, род двигателя: ДВС.

В середине ноября 1941 г. танкер «Майкоп» под командованием капитана А.В. Левченко вышел из порта Владивосток и последовал в порт Сурабая на острове Ява. Прибыв в порт назначения, экипаж принял все меры к тому, чтобы без задержки принять груз и следовать в родной порт.

9.12.1941 г. на переходе во Владивосток на танкере получили сообщение о начале войны между Японией и США, Англией и Голландией. В соответствии с полученными инструкциями, легли на обратный курс и последовали в порт Сурабая, где стали в ожидании указаний.

14 декабря получили распоряжение начальника ДВ пароходства, и танкер «Майкоп» снялся во Владивосток.

В это время, согласно сообщениям радио, военные действия между Японией и Великобританией происходили в районе Южно-Китайского моря, в районе Сингапура и побережья Индокитайского полуострова. В районе индонезийского архипелага и Филиппинских островов активных военных действий не происходило. Учитывая это обстоятельство, капитан решил, выполняя приказание начальника Дальневосточного пароходства, пройти Макасарским проливом, затем выйти в Целебесское море и вдали от районов боевых действий у южной группы Филиппинских островов выйти в Тихий океан и на большом удалении от побережья следовать на север.

20 декабря 1941 года, пройдя Яванское море, Макасарский пролив и Целебесское море, танкер «Майкоп» находился у южной части острова Минданао в 33 милях от островов Сарангани и выходил в Тихий океан. В 7.20 на горизонте появились два японских самолета, которые приблизились к танкеру и начали делать облеты на высоте 100—150 м и на расстоянии до 200—250 м от судна.

21 декабря на «Майкоп» вновь был совершен налет самолетов японских ВВС, в результате которого судно было повреждено. Попытки спасти танкер не увенчались успехом. 26 декабря 1941 г. он был затоплен своей командой в бухте Сарангли залива Давао (Минда-нао, Филиппинские острова) в точке с координатами 05°45'N, 124°55'E. Экипаж покинул судно на шлюпках.

#### **24. «Павлин Виноградов», грузовой пароход**

Построен в 1929 г. Принадлежал Дальневосточному государственному морскому пароходству (порт приписки — Мурманск).

22 апреля 1944 г., следуя из Ванкувера на Владивосток, на подходе к Алеутским островам был торпедирован неизвестной подводной лодкой в точке с координатами 53°13'N, 159°35'E (по другим данным в результате внутреннего взрыва — диверсия?). Капитан Ф.Ф. Дроздов и 12 членов экипажа погибли при взрыве, из 29 человек, спасавшихся на плавсредствах, в живых остались 9.

#### **26. «Узбекистан», грузовой пароход**

Построен в 1937 г. Принадлежал Дальневосточному государственному морскому пароходству.

Следуя вдоль северо-западных берегов США, 1 апреля 1943 г. в плохую видимость сел на камни на подходе к проливу Хуан-де-Фуко (Сиэтл, США) и затонул. Координаты места гибели: 48°43'N, 125°03'W.

#### **27. «Узбекистан» (второй), грузовой пароход**

Построен в 1919 г. Принадлежал Дальневосточному государственному морскому пароходству.

31 мая 1945 г. выбросился на прибрежную отмель острова Уналашка (Алеутские острова) во избежание гибели после столкновения в Датч-Харборе с американским пароходом «Америкен Стар» (“American Star”).

#### **28. «Вацлав Воровский», пароход**

После погрузки в п. Портленд (США) и следуя под проводкой лоцмана, 3.04.1941 г. сел на отмель в устье р. Колумбия и разломился. Погибших нет. Дальнейшая судьба останков неизвестна.

#### **29. «Кола», грузовой пароход**

Построен в 1919 г. Принадлежал Дальневосточному государственному морскому пароходству. Вместимость 2369 брт.

13.02.1943 г. вышел из Владивостока на Петропавловск через Цусимский пролив. 17 февраля идя вдоль восточного побережья Японии, в 250 милях южнее острова Сикоку, в точках с координатами 30°45'N, 135°33'E (по другим данным: 30°56'N, 136°30'E) судно было потоплено американской лодкой подводной лодкой СС-276 «Софиш» (SS-276 “Saufish”). Из находившихся на борту 75 человек на шлюпках спаслись 31. После двухнедельного дрейфа в океане в живых осталось только четверо, которые были спасены японцами. Капитан судна Л.М. Соловьев погиб.

#### **30. «Ильмень», грузовой пароход**

Построен в 1923 г. Принадлежал Дальневосточному государственному морскому пароходству (порт приписки Мурманск). Вместимость 2369 брт.

Следовал в Петропавловск-Камчатский через Цусимский пролив. 17 февраля 1943 г. в 240 милях от о-ва Сикоку был торпедирован американской подводной лод-

кой СС-276 «Софиш» (SS-276 “Saufish”) в точке с координатами 30°35’N, 136°30’E. Погибли 7 чел. Остальные на двух шлюпках под парусами направились к берегам Японии. В этот же день их подобрал п/х «Каширстрой» и доставил в Петропавловск-Камчатский.

### **31. Ильич», грузопассажирский пароход**

Построен в 1895 г. Принадлежал Дальневосточному государственному морскому пароходству. Вместимость 4166 брт.

24 июня 1944 г. затонул в Портленде (США) по невыясненной причине. Погиб 1 член команды.

### **32. «Л-16», дизель-электрическая подводная лодка**

Заложена 5.11.1935 г. на заводе имени А. Марти (Николаев), спущена на воду 9.07.1937 г. (Дальзавод, Владивосток), вступила в строй 9.12.1938 г. и вошла в состав ТОФ. Третий корабль серии XIII типа «Ленинец», предлагалось дать кораблю имя «Блюхеровец». Водоизмещение надводное 1120 т, водоизмещение подводное 1425 т, длина наибольшая (по КВП) 85,3 м, ширина корпуса 7,0 м, средняя осадка (по КВП) 4,05 м. Силовая установка дизель-электрическая. Дизели: 2×1100 л.с. модели 42бмб, электродвигатели ПГ-9 2×650 л.с. Аккумуляторная батарея КСМ-2: 2 группы по 112 элементов. Вооружение: артиллерия — 1×100-мм/51 Б-24ПЛ, 120 снарядов; торпедно-минное — 6 носовых и 2 кормовых 533-мм ТА (18 торпед), 2 кормовые минные трубы, 18 мин типа ПЛТ. ПВО: 1×45-мм/46 21-К, 500 снарядов.

В 1942 г. вместе с ПЛ «Л-15» была выбрана для усиления Северного флота.

24.09.1942 г. вышла вместе с ПЛ «Л-15» на Северный флот через Панамский канал в Полярный. Погибла 11 октября 1942 г. в районе Сан-Франциско на глубине 4800 м в точке с координатами 45°41’N, 136°56’E не идентифицированной подводной лодкой.

Вахтенный командир ПЛ «Л-15» лейтенант И.И. Жуйко так описывает момент гибели лодки: «В 11.00 с дистанции примерно 7 кабельтовых я поднял бинокль с сеткой для того, чтобы определить расстояние до переднего мателота. Но в окуляре бинокля вместо подводной лодки «Л-16», я увидел огромный столб воды вперемешку с клубами чёрного дыма и листами железа. Не поверив глазам и не поняв, в чём дело, я опустил бинокль и уже невооруженным глазом увидел ту же картину, но только в этот момент почувствовал сильный гидравлический удар о корпус нашей лодки. Через мгновение донесся оглушительный взрыв. Необходимо было уклониться от опасности: Почти машинально я пробил боевую тревогу и дал команду на вертикальный руль: «Право на борт!». В эти же секунды сквозь прогалины в поредевшем дыму с мостика Л-15 я увидел высоко поднимающуюся над водой носовую часть Л-16, которая быстро уходила под воду. Послышался второй взрыв, глухой треск взламываемых переборок. Лодка увлекала и мертвых, и живых на глубину».



Погибли 54 члена экипажа во главе с командиром капитан-лейтенантом Д.Ф. Гусаровым. Среди погибших был фотограф ВМС США С.А. Михайлов, служивший переводчиком и офицером связи.

После войны ответственность за потопление «Л-16» взял на себя командир японской подводной лодкой «I-25» Мейдзи Тагами. Японская подводная лодка возвращалась из района ведения боевых действий у побережья Америки и, обнаружив подводные лодки, выстрелила по ним последнюю оставшуюся торпеду, считая корабли американскими. Радиостанция в Токио 27-28 декабря 1942 г. сообщала о потоплении японской подводной лодкой одной из американских подводных лодок. Судя по времени и месту атаки, это могла быть только «Л-16».

Другой версией гибели «Л-16» считается ошибочная атака американской подводной лодкой «SS-31», вышедшей из Датч-Харбора накануне. Перископы американской подводной лодки очень походили на перископы, показавшиеся из воды перед атакой и обстрелянные артиллеристами советской ПЛ «Л-15».

## ЖЕЛТОЕ МОРЕ

### НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)

#### РУССКО-ЯПОНСКАЯ ВОЙНА (1904—1905 гг.)

##### 33. «Ермак», шхуна

Трёхмачтовая брамсельная гафельная шхуна-пароход с косым парусным вооружением. Заложена 22.10.(3.11.)1869 г. на заводе «Невский литейный и механический завод Семянникова и Полетики» (ныне Невский завод) в Санкт-Петербурге по чертежам корабельного инженера Н.К. Глазырина. За наблюдением за постройкой был командирован капитан-лейтенант И.Г. Рогуля. Также в постройке участвовал назначенный исполняющим обязанности ревизора мичман С.О. Макаров, в то время являвшийся ревизором другой строящейся шхуны — «Тунгус». Спущена на воду и закончена достройкой на плаву в 1870 г. В том же году шхуна была зачислена в состав Сибирской флотилии России. Длина 46,9 м, ширина 7,9 м, осадка 3,3 м. Водоизмещение 706,3 т. Паровая машина завода «Крейтон и К°» (г. Або) мощностью 125/360 (номинальных/индикаторных) л.с., 1 винт. Вооружение: 4 4-фн пушки обр. 1867 г.

В 1870 г. приведена из Кронштадта в Николаевск (ныне Николаевск-на-Амуре). В 1872 г. шхуна приняла участие в переносе военно-морского порта из Николаевска во Владивосток. В том же году «Ермак» получил постоянную прописку в бухте Золотой Рог.

Начиная с 1874 г. была поставлена для борьбы с браконьерством и наблюдения за соблюдением условий промысла китов, рыбы, северного морского котика и калана

иностранными судами у берегов Сахалина, Камчатки, Командорских островов. А также занимались доставкой пассажиров, почты, казённых и коммерческих грузов.

С началом навигации 1876 г. шхуна курсировала между пунктами Японского моря, Татарского пролива и острова Сахалин под командованием Б.К. Де Ливрона. Во время ухудшения отношений с Великобританией в составе эскадры контр-адмирала О.П. Пузино принимала участие во «Второй американской экспедиции» и с декабря 1876 г. по июль 1877 г. находилась в Сан-Франциско.

В апреле 1878 г. «Ермак» принял участие в спасении моряков со шхуны «Алеут», оставшихся на зимовку в поселке Сетана после крушения своего судна 7(19) ноября 1877 г. В 1879 г. комиссией, составленной из офицеров шхуны «Ермак», было выполнено освидетельствование ремонтных работ маяка и технических построек в посту Дуэ. В ноябре 1882 г. и мае 1885 г. занималась переброской поселенцев к устью реки Сайфун (ныне Раздольна) и к реке Сучан (ныне Партизанская). Обеспечивала охрану котиковых лежбищ и охрану от незаконного промысла китов и сивучей.

4(16).12.1887 г. была сдана в порт и передана подконтрольному правительству судоходному обществу Доброфлот. 27.11.(9.12.)1893 г. вновь зачислена в Сибирскую флотилию в качестве транспорта. Под командованием капитана 2 ранга Г.Г. Кизеветтера занималась снабжением маяков и лоцмейстерской службой у побережья Восточной Сибири.

Впоследствии «Ермак» был переведён в порт Дальний (ныне Далянь) для несения брандвахтенной службы.

Во время Русско-японской войны на шхуне приготавливали разных размеров индивидуальные пакеты покрытые парафином с антисептическими повязками, которые раздавали участникам боев.

Затоплена в Порт-Артуре (ныне Далянь, КНР) 1 января 1905 г.

#### **34. «Петропавловск», эскадренный броненосец**

Типа «Полтава». Заложен 7.05.1892 г. на верфи Галерного островка в Санкт-Петербурге. Спущен на воду 28.10.1894 г., введен в строй в 1899 г.

Водоизмещение 11354 т, длина 112,6 м, ширина 21,3 м, осадка 8,6 м (в полном грузу). Двигатели: 2 паровые машины тройного расширения. Мощность 11213 л.с. (8,2 МВт), два винта. Вооружение: артиллерия — 4×305/40, 12×152/45, 10×47/43,5, 28×37/23,5 орудий, 2 десантные пушки; минно-торпедное — 6 торпедных аппаратов, 50 сфероконических мин.

5.10.1899 г. ушел на Дальний Восток. В 1900—1901 г. активно участвовал в подавлении «боксерского восстания» в Китае. Участвовал в нескольких морских боях Русско-японской войны. Являлся флагманом 1-й Тихоокеанской эскадры.

31 марта 1904 г. подорвался на mine на внешнем рейде Порт-Артура. Погибли 17 или 18 корабельных офицеров, 620 или 652 матроса (данные о числе погибших в разных источниках отличаются), вице-адмирал С.О. Макаров, 10 штабных офицеров, включая начальника штаба контр-адмирала М.П. Моласа и известный художник-баталист В.В. Верещагин.

В 1909—1913 гг. останки «Петропавловска» были обследованы экспедицией японского предпринимателя Цуненосукэ Сакурай. Водолазы определили, что носовая часть броненосца лежала на глубине 36 м, на ровном киле, а кормовая была перевернута кверху днищем. В воздушных подушках кормовой части были обнаружены останки шести русских моряков, в том числе, судя по документам — М.П. Моласа. Погибшие были похоронены на военном кладбище Порт-Артура 24 июня 1913 г. со всеми воинскими почестями.

В октябре—ноябре 2011 г. местоположение останков «Петропавловска» было зафиксировано экспедицией Морского поисково-исследовательского центра Тихоокеанского флота «Искра». Было установлено, что корпус броненосца лежит в точке с координатами: 38°46',565N, 121°16',188E. Длина объекта составляет около 90 м, ширина около 10 м, возвышение над грунтом более 2 м.

### **35. «Енисей», минный транспорт**

Заложен 3.11.1898 г. на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге, спущен на воду 8.05.1899 г., введен в строй в 1901 г. Водоизмещение 2800 т, длина 91,4/92,7 м, ширина 14,9 м, осадка 4,4 м (средняя). Двигатель: 12 котлов Бельвиля, два винта. Вооружение: артиллерия — 5×75-мм/50, 7×47-мм/43; минно-торпедное — 450 мин. Экипаж 13 офицеров, 309 унтер-офицеров и матросов.

С началом Русско-японской войны провел 3 минных постановки (400 мин). Погиб 29 января (11 февраля) 1904 г. на своем же заграждении (Талиенванского рейда) у порта Дальний. Погибли 89 человек, среди них — командир капитан 2 ранга В.А. Степанов, находившийся на мостике до последней минуты. Команда, любившая командира, просила его сесть в одну из шлюпок, но капитан категорически отказался. Спасавшиеся видели командира и слышали его последние слова: «Спасайтесь, ребята, кто может! Обо мне не беспокойтесь!..»

### **36. «Боярин», бронепалубный крейсер**

Заложен 24.09.1900 г. на верфи «Бурмейстер ог Вайн» (Дания). Спущен на воду 26.05.1901 г. После введения в строй был направлен в Кронштадт а затем на Дальний Восток для усиления Первой Тихоокеанской эскадры. Прибыл в Порт-Артур 13 мая 1903 г. Водоизмещение 3274 т, длина 105,2 м, ширина 12,65 м, осадка 4,88 м. Двигатели: 2 четырехцилиндровых паровых машины тройного расширения, 16 котлов системы Бельвиля. Мощность 11 180 л.с. (8,2 МВт). Вооружение: артиллерия — 6×120-мм/45, 8×47-мм/43, 1×37-мм/23, 1×64-мм (десантное), 2×7,62-мм пулемёта; минно-торпедное — 5 надводных 381-мм торпедных аппаратов (11 торпед). Экипаж 16 офицеров, 315 матросов.

С началом Русско-японской войны нес дозорную и разведывательную службу. 29 января (11 февраля) 1904 г. подорвался на mine, поставленной минным транспортом «Енисей» в районе бухты Талиенван. Планировалось начать спасательные работы, но ночным штормом «Боярин» был сорван с мели и подорвался еще на нескольких минах. Через

несколько дней крейсер был обнаружен лежащим на дне в сорока метрах от берега. Никаких мер к его спасению ввиду последующей блокады крепости не предпринималось.

### **37. «Внушительный», эскадренный миноносец**

Заказан по судостроительной программе «Для нужд Дальнего Востока» на судовой верфи «Forges et Chantiers de la Méditerranée» (Гавр, Франция). 11.01.1899 г. зачислен в списки судов Российского флота. Спущен на воду 10.01.1901 г. Водоизмещение 346 т, длина 56,6 м, ширина 6,3 м, осадка 3,4 м. Двигатели: 2 паровые машины, 4 котла. Мощность 5800 л.с. (4,3 МВт), два винта. Вооружение: артиллерия — 1×75-мм, 5×47-мм; минно-торпедное — 2 381-мм ТА. Экипаж 4 офицера и 60 матросов. После испытаний длительно ремонтировался во Франции с целью устранения производственных дефектов.

В январе 1902 г. начал переход в Порт-Артур, куда прибыл в июле 1903 г. После вхождения в состав Первой Тихоокеанской эскадры был зачислен в Первый отряд миноносцев.

С началом Русско-японской войны принял активное участие в боевых действиях, неся сторожевую службу на внешнем рейде и совершая разведывательные походы. За первый месяц войны 8 раз выходил в море с различными боевыми заданиями. 13 февраля 1904 г. «Внушительный», возвращаясь из очередной разведки, задержался в бухте Цзинчжоу (Ляодунский залив), где был с рассветом настигнут японскими крейсерами. Находившийся в бухте миноносец «Бесстрашный» смог прорваться в Порт-Артур, однако командир «Внушительного» лейтенант Подушкин посчитал себя отрезанным и под огнём противника повернул назад, отказавшись от прорыва. Достигнув ближайшей бухты, миноносец остановился и был покинут экипажем. По одним данным, он был посажен на мель, по другим — оставался на относительно глубоком месте. В середине дня корабль был расстрелян японским крейсером «Ёсино» и погрузился по верхнюю палубу. Попытки подъёма «Внушительного» продолжались до мая и были прекращены только с падением Цзиньчжоуской позиции. С погибшего миноносца силами команды удалось снять лишь две 47-мм пушки.

### **38. «Стерегущий», миноносец**

Типа «Сокол». Заложен в 1900 г. на Невском заводе (Санкт-Петербург) под именем «Кулик». Спущен на воду в июне 1902 г. под именем «Стерегущий» в Порт-Артуре, куда по частям был доставлен железнодорожным транспортом. В строй вступил в августе 1903 г. Водоизмещение 259 т, длина 57,9 м, ширина 5,6 м, осадка 3,5 м. Мощность 3800 л.с. Вооружение: артиллерия — 1×75-мм орудие, 3×47-мм орудия; минно-торпедное — 2 торпедных аппарата. Экипаж 4 офицера и 48 матросов.

С первых же выстрелов неприятеля командир миноносца лейтенант А.С. Сергеев был тяжело ранен и передал командование старшему офицеру лейтенанту Головизину-второму. Чувствуя свои последние минуты, лейтенант Сергеев обратился к команде с нападением, чтобы «каждый выполнил свой долг перед Родиной до конца, не помышляя о

позорной сдаче неприятелю родного судна...». Вскоре один из снарядов попал в котельное отделение «Стерегущего», и миноносец потерял ход. К восьми часам утра корабль утратил возможность сопротивляться. Абордажная партия японцев захватила четырех тяжело раненых русских моряков. По легенде, двое последних защитников «Стерегущего» закрылись в машинном отделении и затопили корабль вместе с собой. В составленном Морским генеральным штабом в Токио «Описании военных действий японского флота на море в 37—38 гг. Мейдзи» сказано, что затонул он в 7 милях к востоку от маяка Ляотешань. Командир, три офицера и 45 человек нижних чинов погибли. Из экипажа «Стерегущего» в живых остались только Ф. Юрьев, И. Хиринский, А. Осинин и В. Новиков. Все они по возвращении на Родину были награждены знаками отличия военного ордена IV степени (обычно его называли Георгиевским крестом).

### **39. «Нонни», пароход**

Принадлежал Морскому пароходству КВЖД.

29 марта 1904 г. следовал из Дальнего в Артур. В проходе между островами Саншантау (о. Сан-Шан-Тао) подорвался на mine и через два часа затонул на глубине 17 саженей. Команда, за исключением двух убитых взрывом кочегаров, спаслась на сопровождающем пароход паровом катере.

### **40. Минные катера с броненосцев «Севастополь» и «Ретвизан», и крейсера «Аскольд»**

Возвращаясь 1 мая 1904 г. в Порт-Артур из оставленного порта Дальний, катера были встречены четырьмя японскими миноносцами возле острова Кэп. Чтобы не достаться врагу катера по приказу командовавшего отрядом капитана 2 ранга Скорупо вошли в бухту Мэланхе, выбросились на камни и были взорваны.

### **41. «Гремящий», канонерская лодка**

Типа «Грозный». Заложена 21.12.1890 г. на верфи Нового Адмиралтейства в Санкт-Петербурге. Спущена на воду 7.05.1892 г., введена в строй в 1893 г. Водоизмещение 1492 т (номинальное) 1700 т (полное), длина 72,3 м, ширина 12,69 м, осадка 4,4 м. Двигатели: две вертикальные паровые машины тройного расширения, 8 паровых котлов Бельвиля. Мощность 2500 л.с. Вооружение: артиллерия — 1×229-мм/35, 1×152-мм/356×47-мм/43, 2×37-мм/23; минно-торпедное — 2×381-мм торпедных аппарата. Экипаж 11 офицеров, 177 нижних чинов и матросов. До 1.02.1892 г. классифицировалась как броненосная канонерская лодка, после перекалибрирована в мореходную канонерскую лодку (МКЛ).

«Гремящий» принимал участие в атаке на форты Дагу, деблокаде Тяньцзиня, обороне Инкоу во время «боксерского восстания» (1900 г.), обороне Порт-Артура и обстреле береговых позиций японцев во время Русско-японской войны.



5 августа 1904 г. «Гремящий» при проведении в гавань Порт-Артура французского парохода “Jorges” с продовольствием наскочил на мину, взорвался и затонул на внешнем рейде крепости на расстоянии трёх миль к югу от входного маяка. При взрыве погибли 8 человек, в основном кочегары, остальную команду спасли из воды с подошедших миноносцев.

#### **42. «Стройный», миноносец**

Типа «Сокол». Построен на Невском заводе в Санкт-Петербурге (собран в Порт-Артуре). Спущен на воду 23.02.1901 г., введен в строй в 1901 г. Водоизмещение 258 т, длина 57,9 м, ширина 5,6 м, осадка 3,5 м. Двигатели: 2 вертикальные паровые машины тройного расширения, 8 котлов «Ярроу». Мощность 3800 л.с. (2,8 МВт). Вооружение: артиллерия - 1×75-мм орудие, 3×47-мм орудия. Минно-торпедное: 2 торпедных аппарата. Экипаж 4 офицера и 48 матросов.

31 октября 1904 г. затонул на внешнем рейде Порт-Артура у батареи № 9, подорвавшись на сорванной с якоря японской mine заграждения. Команда и офицеры были спасены.

#### **43. «Расторопный», миноносец**

Типа «Сокол». Построен на Ижорском заводе (собран в Порт-Артуре). Водоизмещение 259 т, длина 57,9 м, ширина 5,6 м, осадка 3,5 м. Двигатели: 2 вертикальные паровые машины тройного расширения, 8 котлов «Ярроу». Мощность 3800 л.с. (2,8 МВт). Вооружение: артиллерия — 1×75-мм орудие, 3×47-мм орудия. Минно-торпедное: 2 торпедных аппарата. Экипаж 4 офицера и 48 матросов

В ночь со 2 на 3 ноября 1904 г. по решению совета флагманов был послан из Порт-Артура в Чифу под командованием лейтенанта П.М. Плена, имея на борту морского врача Штернберга с депешами и донесениями в адрес русского командования. Прорвав японскую блокаду, к рассвету 3 ноября подошел к Чифу и встал на якорь к востоку от Консульской горки. Поскольку выход из гавани был заблокирован двумя японскими крейсерами и отрядом миноносцев, командир корабля лейтенант Плен приказал взорвать корабль. В 7 часов вечера были открыты кингстоны и одновременно произведены пять взрывов в разных частях корпуса. Миноносец затонул на глубине 16 футов. После войны русское военно-морское командование передало затопленный корпус миноносца в распоряжение китайского правительства с условием не пользоваться им как военным кораблем и вернуть российскому правительству вооружение миноносца. Дальнейшая судьба неизвестна, Возможно, поднят или разделан на металл.

#### **44. «Севастополь», эскадренный броненосец**

Типа «Полтава». Заложен 22.03.1892 г. на верфи на Галерном острове. Строительством руководили корабельные инженеры Е.П. Андрущенко и Н.И. Афанасьев. Спущен на воду 25.05.1895 г., введен в строй 15.07.1900 г. Водоизмещение 11800 т, длина

112,5 м, ширина 21,3 м, осадка 8,6 м. Двигатели: 2 вертикальных паровых машины тройного расширения, 16 котлов. Мощность 9368 л.с. Вооружение: артиллерия — 4×305-мм, 12×152-мм, 12×47-мм, 28×37-мм орудий, две 63,5-мм десантных пушки; минно-торпедное — 6 381-мм торпедных аппаратов, 50 мин заграждения. Экипаж 27 офицеров и 625 матросов.

3.10.1900 г. «Севастополь» начал переход с Балтики на Дальний Восток. Прибыл в Порт-Артур 31.3.1901 г. Участвовал в Русско-японской войне.

19 декабря 1904 г. в связи со сдачей крепости Порт-Артур броненосец был выведен с помощью парохода «Силач» на глубокую воду и затоплен на 50-метровой глубине в бухте Белый Волк. В японский плен попали 31 офицер и 507 матросов из команды «Севастополя». Минному офицеру лейтенанту Басову удалось сохранить Андреевский флаг, под которым броненосец сражался в бою 28 июля. Этот флаг находился «в совершенно избитом виде от неприятельских осколков, но как геройское знамя его решено сохранить в память доблестного корабля в стенах колыбели русского флота — в здании Морского кадетского корпуса».

В 2010—х гг. в китайской газете была опубликована заметка о расчистке дна и подъеме конструкций затонувших кораблей у Люйшуня (Порт Артура). На приведенных фотографиях были видны кнехты и опорная плита шестидюймовой башни. Однако чьи это конструкции, «Петропавловска» или «Севастополя», из содержания статьи не было ясно.

#### **45. «Отважный», канонерская лодка**

Заложена 21.12.1890 г. Спущена на воду 7.05.1892 г., введена в строй в 1893 г. Водоизмещение 1717 т, длина 72,2 м, ширина 12,7 м, осадка 4,4 м. Двигатели: две паровые машины тройного расширения, 6 паровых котлов Бельвиля. Мощность 2500 л.с. Вооружение: артиллерия — 1×229-мм/35, 1×152-мм/35, 6×47-мм/43, 4×37-мм/23; минно-торпедное — 2×381-мм торпедных аппарата. Экипаж 11 офицеров и 177 матросов. 1.02.1892 г. перекаленирована из броненосной в мореходную канонерскую лодку.

В 1894 г. переведена с Балтики в эскадру Средиземного моря, а потом на Дальний Восток. 3—23.06.1900 г. участвовала во взятии порта Инкоу (Ньючжуань) при подавлении «боксерского восстания» в Китае. С началом Русско-японской войны несла бессменную сторожевую службу по охране прохода на внутренний рейд Артура. 26 октября 1904 г. лодка была повреждена 11-ти дюймовым снарядом. Корабль было решено оставить у бухты Белый Волк в качестве неподвижной батареи. Часть артиллерии передали на сухопутный фронт. В связи с падением крепости канонерская лодка была взорвана 26 декабря своим экипажем.

#### **46. «Кишинев», товаро-пассажирский пароход**

Бывший товаро-пассажирский пароход «Якут» АО «Русское восточно-азиатское пароходство», построенный для Дальнего Востока. Корпус стальной двухпалубный с двойным дном. Механизмы фирмы Burmeister Og Wain. Имел две мачты и одну

дымовую трубу. Вместимость: 2372 брт/1453 нрт. Грузоподъемность 3250 т. Длина 85,53 м, ширина 12,74 м, осадка 7,10/5,87 м. Главные механизмы: 1 вертикальная 3-цилиндровая ПМ тройного расширения, 2 цилиндрических котла. Число пассажиров: 10 (I), 30 (II), 180 (III) чел.

В марте 1910 г. прибыл в Либаву из Дании и затем получил приписку к Либавскому торговому порту под № 231. После перехода на Дальний Восток эксплуатировался на маршруте между Николаевском-на-Амуре и китайскими портами. В октябре 1911 г. в связи с непрекращавшимися беспорядками в Китае и финансовыми затруднениями был снят с регулярной ханькоусской линии и выставлен на продажу.

19.12.1911 г. пароход был куплен Добровольным флотом за 40000 фунтов стерлингов для обслуживания линии Охотского и Берингова морей. 3.01.1912 г. прибыл в Одессу из Франции, но портом приписки осталась Либава. 4.02.1912 г. еще под старым наименованием отправился из Одессы в Тихий океан. 12.03.1912 г. переименован в «Кишинёв». 25.03.1912 г. пришел во Владивосток и затем был поставлен на линию Татарского пролива. Зимой 1912—1913 гг. выполнил рейс в Англию с грузом бобов, а на обратном пути совершил заход в Одессу. Летом 1913 г. ходил по чукотско-анадырьской линии, а зимой 1913—1914 г. повторно посетил Англию.

После начала Первой мировой войны продолжал поддерживать сообщения между портами побережья Охотского моря и Камчатки. В связи с подписанием советским правительством сепаратного Брестского договора реквизирован в марте 1918 г. американскими властями и передан для эксплуатации компании “US Shipping Board”. 8.03.1919 г. возвращен Добровольному флоту в Нью-Йорке, где перед этим прошел капитальный ремонт. К моменту создания в январе 1922 г. советского Добровольного флота находился в распоряжении Владивостокского управления. 2.11.1922 г. товаро-пассажирский пароход «Кишинёв» прибыл во Владивосток из Циндао и затем эксплуатировался в числе судов советского Добровольного флота с припиской к Владивостокскому торговому порту.

4.02.1924 г. пароход был переименован в «Память Ленина» после кончины первого Председателя СНК РСФСР В.И. Ульянова — Ленина. В 1924 г. сдан в аренду Охотско-Камчатскому АО для снабжения товарами и продовольствием населенных пунктов восточного побережья Камчатского полуострова. 3.06.1925 г. в связи с прекращением деятельности Добровольного флота вошел в число судов Дальневосточной главной конторы АО «Совторгфлот». 28.02.1927 г. задержан в районе Нанкина китайской канонерской лодкой при следовании из Шанхая в Ханькоу с грузом и пассажирами. 4.03.1927 г. реквизирован китайскими властями и 8.03.1927 г. переименован в “Khan”. Затем использовался как транспорт для перевозки войск и боеприпасов. В конце марта 1927 г. затоплен на реке Янцзы в районе Пукоу для заграждения фарватера.

#### **47. «Внимательный», эскадренный миноносец**

Типа «Форель». Построен на заводе Нормана (Гавр, Франция). Спущен на воду 25.11.1900 г., введен в строй в 1901 г. Водоизмещение 346 т, длина 56,6 м, ширина

6,3 м, осадка 3,4 м. Двигатели: 2 машины, 4 котла. Мощность 5800 л.с. (4,3 МВт), два винта. Вооружение: артиллерия — 1×75-мм, 5×47-мм; минно-торпедное — два 381-мм торпедных аппарата. Экипаж 4 офицера и 60 матросов.

30.10.1901 г. после кратковременной стоянки в Кронштадте миноносец отправился на Дальний Восток. 5.05.1903 г. «Внимательный» прибыл в Порт-Артур. После вхождения в состав Первой Тихоокеанской эскадры был зачислен в Первый отряд миноносцев.

С началом Русско-японской войны миноносец принял активное участие в боевых действиях, неся сторожевую службу на внешнем рейде и совершая разведывательные походы, причём на нём часто держал свой флаг начальник Первого отряда миноносцев Н.А. Матусевич. За первый месяц войны миноносец выходил в море с различными боевыми заданиями 16 раз. 26.02.1904 г. «Внимательный» принял участие в бою миноносцев у Порт-Артура. В этом бою четвёрке эскадренных миноносцев русского отряда противостояли четыре японских «истребителя». «Внимательный» шёл в строю миноносцев предпоследним и после обнаружения японских кораблей в 3.45 открыл по ним огонь, избрав своей целью замыкающий миноносец «Акацуки». Русские снаряды повредили на японском «истребителе» машину и перебили главную паровую магистраль, что привело к потере хода «Акацуки». После оживлённой перестрелки противники потеряли друг друга в темноте. В бою «Внимательный» получил небольшие повреждения.

В ночь на 14 мая 1904 г. Первый отряд миноносцев вышел на операцию против японских кораблей в районе Цзинчжоу. В 1.10 на «Внимательном» заметили буруны прямо по курсу, и миноносец выскочил на мель в бухте (Цзиньчжоу-вань) Бохайского залива. После нескольких неудачных попыток снять корабль с камней, он был торпедирован миноносцем «Выносливый». 26 мая японские дозорные суда обнаружили севший на мель русский корабль и начали операцию по его подъёму. Однако начавшимся через несколько недель штормом «Внимательный» сорвало с камней и он затонул.

#### **48. «Бурный», эскадренный миноносец**

Типа «Буйный». Построен на Невском заводе в Санкт-Петербурге. Спущен на воду 29.09.1901 г., введен в строй 31.06.1902 г. Водоизмещение 440 т, длина 64,1 м, ширина 6,4 м, осадка 2,82 м. Двигатели: 2 вертикальные паровые машины тройного расширения, 4 котла «Ярроу». Мощность 5700 л.с., два винта. Вооружение: артиллерия — 1×75-мм/50, 5×47-мм/35 Гочкиса, 2×7,62-мм пулемёта; минно-торпедное — 3×381-мм ТА. Экипаж 4 офицера и 62 матроса.

В 1901 г. зачислен в списки судов Балтийского флота.

16.10.1902 г. совместно с миноносцем «Бойкий» отправился из Кронштадта в Порт-Артур. В начале декабря миноносец присоединился к отряду контр-адмирала Э.А. Штакельберга, который выделил для их сопровождения крейсер «Богатырь». В Порт-Артур корабли прибыли 14.05.1903 г.

Начало Русско-японской войны миноносец встретил в ремонте. В апреле 1904 г. «Бурный» был перечислен из Первого отряда миноносцев во Второй. 12 мая все работы

приостановили, и «Бурный» направили сопровождать канонерскую лодку «Бобр» в Дальний для обстрела неприятельских позиций, причём командир миноносца имел распоряжение уничтожить корабль при невозможности прорваться обратно в порт. Через некоторое время корабли беспрепятственно вернулись в гавань.

В июне «Бурный» принял активное участие в боевых действиях, занимаясь тралением и минными постановками. 14 июля миноносец совместно с «Выносливым» участвовал в бою с двумя японскими кораблями и нанёс повреждения одному из них.

Во время боя в Жёлтом море 28 июля «Бурный» сумел прорвать блокаду и уйти от преследовавших японских кораблей. На следующий день миноносец выскочил на камни в районе Шантунгского маяка и, ввиду невозможности снятия с мели, был взорван экипажем. Команда корабля была интернирована китайскими властями.

#### **49. «Лейтенант Бураков», эскадренный миноносец**

Бывший миноносец китайского флота «Хай Хуа». Заказан правительством Китая германской фирме «Шихау» (Эльбинг) вместе с тремя однотипными кораблями в 1897 г. Спущен на воду в 1898 г. Водоизмещение 280 т. Длина 59,1 м, ширина 6,4 м, осадка 2,6 м. Двигатели: 2 паровые машины, 4 котла. Мощность 6000 л.с. Экипаж 4 офицера и 53 матроса. Вооружение: артиллерия — 6×47-мм (по некоторым данным, в 1904 г. было установлено 75-мм орудие), минно-торпедное — 2 356-мм ТА системы Шварцкопфа, с 1904 г. — 1 ТА 381-мм.

В 1899 г. был официально передан Китаю и отправлен на Дальний Восток. Прибыл в Китай к началу «боксерского восстания». 4.06.1900 г. вместе с тремя однотипными миноносцами был захвачен английским десантом. Захваченные корабли были поделены британцами, русскими, французами и немцами, и «Хай Хуа» отошел к России. Получил название «Лейтенант Бураков», в честь погибшего офицера канонерской лодки «Кореец».

В начале Русско-японской войны был перевооружен и отремонтирован.

23 июля 1904 г., находясь в бухте Тахэ на плановом дежурстве, был торпедирован японскими минными катерами. Взрывом убило 2 и ранило 4 человека, затопило машинное отделение, корабль лишился хода и был выброшен на отмель. Во время отлива переломился пополам. Перед занятием бухты Тахэ японцами с миноносца сняли ценные вещи и вооружение, а остов 29 июля 1904 г. взорвали.

#### **50. «Выносливый», эскадренный миноносец**

Заказан по судостроительной программе «Для нужд Дальнего Востока» на заводе Нормана (Гавр). 11.01.1899 г. зачислен в списки судов Российского флота, 25.11.1900 г. спущен на воду. После испытаний длительно ремонтировался во Франции с целью устранения производственных дефектов. До 9.03.1902 г. — «Стерлядь». Водоизмещение 346 т, длина 56,6 м, ширина 6,3 м, осадка 3,4 м. Двигатели: 2 паровые машины, 4 котла. Мощность 5800 л.с. Винтов 2. Вооружение: артиллерия — 1×75-мм, 5×47-мм; минно-торпедное — 2 381-мм Т. Экипаж 4 офицера и 50 матросов.



В январе 1902 г. начал переход в Порт-Артур, куда прибыл летом 1903 г. После вхождения в состав Первой Тихоокеанской эскадры был зачислен в Первый отряд миноносцев.

С началом Русско-японской войны миноносец принял активное участие в боевых действиях, неся сторожевую службу на внешнем рейде и совершая разведывательные походы. За первый месяц войны миноносец выходил в море с различными боевыми заданиями 13 раз.

26.02.1904 г. «Выносливый» под флагом начальника Первого отряда Н.А. Матусевича принял участие в бою миноносцев у Порт-Артура.

В мае и июне «Выносливый» активно участвовал в поддержке русских войск у Цзиньчжоу. За это время миноносец в составе отряда принял участие в нескольких кратковременных столкновениях с японскими кораблями. 11 августа 1904 г. у Порт-Артура при оказании помощи миноносцу «Разящий» попал на минное заграждение и подорвался. От сильнейшего взрыва корабль разломился пополам. Погибли 12 человек (командир корабля лейтенант П.А. Рихтер, вахтенный начальник лейтенант А.А. Кашерининов, 10 нижних чинов).

## ВОСТОЧНО-КИТАЙСКОЕ МОРЕ

### НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)

#### 51. «Уссури», пароход

Принадлежал Морскому пароходству Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД).

Погиб у берегов Японии на камнях м. Хирадо в 65 милях от Нагасаки 11 мая 1900 г. В рапорте командира крейсера «Владимир Мономах», прибывшего на спасение парохода, было сказано: «"Уссури" идя рейсом из Владивостока в Порт-Артур, во время тумана сел на камни 11 мая... Стоявшие с 11-го по 14-е мая штили давали пароходу полную возможность отправить многочисленных пассажиров или на берег, или сдать их на шедшие мимо суда, предлагавшие свою помощь. Но этого сделано не было, и когда 14 мая задул НО и сообщение с берегом, вследствие крупной волны и образовавшихся около парохода бурунов, прекратилось, все пассажиры были на нем... Сам пароход, не имевший до сих пор течи, 14 мая от ударов о камни получил большие пробоины... положение его было опасное... Баркасам ["Мономаха". — А.О.] удалось подойти к пароходу и стать у его борта в корме, бывшей на свободной воде. В первую очередь приняли женщин и детей. Ветер НО засвежел до 8—9 баллов, причем порывы его доходили до 10 баллов. Крейсер имел размахи до 20°..., пошел проливной дождь. Подняв баркасы и видя, что в этот день дальнейшая помощь пароходу невозможна, в 2 ч. пополудни ушел за Хирадский пролив... Снятие с парохода пассажиров при таких тяжелых обстоятельствах погоды, бывших 14 мая, могло состояться только благодаря... молодецкой работе гг. офицеров и команды вверенного мне крейсера...». В числе погибшего имущества следует отметить дальномеры, которые так и не были получены до начала войны кораблями артурской эскадры.

### **52. «Полтава», пароход**

Принадлежал Добровольному флоту. С конца 1909 г. выполнял рейсы на Дальнем Востоке. В конце 1911 г. участвовал в эвакуации из Японии и Китая российских подданных (в связи с революцией).

Перед Первой мировой войной работал на экспрессных почтовых линиях в Японию и Китай. В начале войны был мобилизован и включен в состав Сибирской флотилии в качестве транспорта. Использовался как угольщик для крейсеров «Аскольд» и «Жемчуг», которые 25.08.1914 г. вышли в море для присоединения к английской Восточно-Азиатской эскадре.

После возвращения во Владивосток вновь включен в состав Доброфлота. Правление вернуло судно на прежнюю линию, где оно проработало до 21.3.1917 г.

21 марта 1917 г. потерпел кораблекрушение в Шанхае, выскочив на камни у Седельных островов во время шторма. Впоследствии паровую машину с судна демонтировали для продажи.

## **НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ**

### **ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 гг.)**

### **53. «Георгий», товаро-пассажирский пароход**

Бывший английский двухвинтовой товаро-пассажирский пароход “Chung King”. Корпус стальной двухпалубный. Механизмы фирмы Scott & Co. Имел две мачты и одну дымовую трубу. Грузоподъемность 1016 т. Вместимость 1298 брт/776 нрт. Размеры: длина 76,70 м, ширина 9,91 м, осадка 5,78/4,27 м. Главные механизмы: 2 вертикальные 2-цилиндровst ПМ двойного расширения, 2 цилиндрических котла. Мощность 570 инд.л.с./228 нар. л.с. Число пассажиров: 20 (I), 18 (II), 800 (III).

Первоначально принадлежал фирме “China Navigation Co.” и, хотя был приписан к Лондону, эксплуатировался в тихоокеанских водах. Летом 1905 г. куплен на средства Морского ведомства Министерством торговли и промышленности за 123 000 руб. для надобностей сухопутных частей в Николаевске-на-Амуре и как транспорт «Охотск» включен в состав Сибирской флотилии. В октябре—ноябре 1905 г. участвовал в доставке войск и гражданских лиц на Северный Сахалин. состав Сибирской флотилии. В октябре—ноябре 1905 г. участвовал в доставке войск и гражданских лиц на Северный Сахалин. 22.06.1906 г. продан по минованию надобности за 60 000 руб. Товариществу пароходных предприятий на Дальнем Востоке. Затем переименован в «Амур» и получил приписку к Владивостокскому торговому порту под № 100. В 1909 г. приобретен Пароходством графа Г.Г. Кейзерлинга с присвоением нового наименования «Георгий».

Во время Первой мировой войны реквизирован 6.03.1916 г. во Владивостоке Морским ведомством, как принадлежавший германскому подданному. 10.06.1916 г. передан Добровольному флоту. Затем товаро-пассажирский пароход «Георгий» эксплуатировался

на каботажных и заграничных линиях в водах Дальнего Востока. К моменту создания в январе 1922 г. советского Добровольного флота находился в распоряжении Владивостокского управления. 12.03.1923 г. пришел во Владивосток из Гонконга и затем эксплуатировался в числе судов советского Добровольного флота с припиской к Владивостокскому торговому порту под № 99. В 1924 г. вместе с другими пароходами обслуживал приморские линии из Владивостока на Посыет, Находку, Тетюхе, Датта и Николаевск-на-Амуре.

3.06.1925 г. в связи с прекращением деятельности Добровольного флота вошел в число судов Дальневосточной главной конторы АО «Совторгфлот». 27.12.1926 г. решением Правления АО «Совторгфлот» в связи с плохим техническим состоянием выведен из эксплуатации и затем продан за границу. С 1927 г. принадлежал китайской компании “Tai Chow Shing Kee Steam Navigation Co.”, имел наименование “Tai Chow” и был приписан к Шанхаю. В 1938 г. пароход купил греческий судовладелец J.D. Tsounias, который переименовал его в “Apo Vathi”. Портом приписки стал Пирей, но местом эксплуатации остались тихоокеанские воды. 8.12.1941 г. захвачен японскими войсками в Шанхае и в августе 1942 г. переименован в “Asei Maru”. Потоплен американской авиацией 15.07.1945 г. на Вусунге.

#### **54. «Ангарстрой», грузовой пароход**

Бывший английский грузовой пароход. Построен в 1927 г. (“Harland & Wolff Ltd”, Белфаст, Сев. Ирландия). Первоначальное название — “Grantleyhall”. Полная вместимость 4761 брт. Размещения 125,65(по перпендикулярам)×16,94×8,71 м. ГЭУ котломашинная 432 н.л.с.

В 1932 г. был приобретен СССР и вошел в состав Дальневосточной главной конторы Совторгфлота, а затем — Дальневосточного государственного морского пароходства. Во время Великой Отечественной войны выполнял экспортно-импортные перевозки в Дальневосточном бассейне.

1 мая 1942 г., следуя из Сан-Франциско во Владивосток, был торпедирован и потоплен ПЛ США SS-210 “Grenadier” в 32 милях юго-западнее Кюсю (Японские острова), в точке с координатами 31°55’N, 127°42’E и затонул через 15 минут. Экипаж и пассажиры, спасшиеся в двух шлюпках, были подобраны японским грузовым судном «Кайо-Мару» и доставлены в Шанхай.

#### **55. «Подольск», пароход**

Следуя рейсом Шанхай-Владивосток, 9 января 1948 г. сел на камни у побережья Китая на рифе Amherst Rocks в 60 милях от Вусунга (Woosung) и через два дня затонул в точке с координатами 31°10’N, 122°22’E. Экипаж был спасен подошедшим пароходом «Петропавловск».

#### **56. Охотск», гидрографическое судно**

Первое отечественное гидрографическое судно специальной постройки. Построено по заказу российского правительства в Англии на верфи “Sunderland Shipbuilding

Companу”. Спущено на воду 18.02.1908 г. Стоимость постройки составила 17200 фунтов стерлингов. Водоизмещение 1600 тонн. Длина 57,9 м, ширина 9,7 м, осадка 4,3 м. Силовая установка — вертикальная паровая машина тройного расширения мощностью 180 л.с. Экипаж 85 человек.

Важным достоинством судна было то, что запас угля в 500 т обеспечивал ему 50-суточное автономное плавание.

8.04.1908 г. на гидрографическом судне «Охотск» был поднят флаг, и через два дня оно вышло в море, а 2 июня прибыло в порт Владивосток. Пароход в качестве транспорта был зачислен в состав Гидрографической экспедиции Восточного океана, входившей в Сибирскую флотилию. Начиная с середины августа 1908 г., судно принимало активное участие в работах по описанию побережья Тихого океана, возобновившихся после перерыва, вызванного Русско-японской войной 1904—1905 гг. Его экипажем ежегодно велась съёмка, составлялись планы, делались промеры и описания дальневосточного побережья. Одновременно с этим шли и гидрологические исследования, метеорологические наблюдения, изучались флора и фауна.

Продолжались гидрографические исследования и в годы Гражданской войны, причём независимо от того, в чьих руках находилась власть. Во второй половине 1918 г. экспедиция работала в западной части Охотского моря и на Шантарских островах. В 1919—1921 гг. предметом её изучения стал Карагинский залив восточного побережья Камчатки.

26.05.1921 г. во Владивостоке образовалось антибольшевистское правительство во главе с С.Д. Меркуловым. Командующим флотилией стал контр-адмирал Г.К. Старк. В 1921—1922 гг. гидрографическое судно «Охотск» неоднократно привлекалось к операциям, целью которых была борьба с красными партизанами и иностранными браконьерами. При этом ходил он под гражданским флагом и с вольнонаёмными капитаном и командой. Во время Гражданской войны на судне установили вооружение — два 37-мм орудия. 8 сентября 1922 г. неизвестными злоумышленниками была взорвана машина гидрографического судна, и оно вышло из строя. К осени 1922 г., благодаря успешному весенне-летнему наступлению частей Красной армии и партизанских отрядов, для белых сил в Приморье сложилось угрожающее положение. 23.10.1922 г. командующий Сибирской флотилией адмирал Старк увел подконтрольные ему корабли и суда в корейский порт Гензан. Далее путь эвакуации пролегал через Шанхай, а завершился в Маниле, где в 1924 г. Сибирская флотилия прекратила своё существование.

Гидрографическое судно «Охотск», как и ряд других кораблей и судов, не имевших хода, шёл на буксире. В Гензане вместе с пароходами «Эльдорадо», «Защитник», «Могучий» и «Пушкарь», «Охотск» был передан для размещения личного состава командирам двух крупных казачьих отрядов — генералам Лебедеву и Глебову. В качестве плавучей казармы для людей последнего «Охотск» использовался в Шанхае до ноября 1926 г. 26.11.1926 г. «Охотск» был продан американскому коммсанту Эдди. После продажи гидрографическое судно под названием «Yih Li» поработало в составе двух китайских компаний с потом приписки Шанхай, а в 1938 г. числилось в списках судов итальян-

ской компании в Китае “Chinese Italian Navigation” под названием “Commandante Paolini”. Уже в ходе Второй мировой войны, 28 или 29 декабря 1943 г. “Commandante Paolini” был потоплен американской авиацией на реке Янцзы, недалеко от Вусунга.

## ЮЖНО-КИТАЙСКОЕ МОРЕ

### НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)

#### 57. «Аякс», тральщик

Первый дальневосточный рыболовный траулер специальной постройки «Находка» принадлежавший торговому дому «О.В. Линдгольм и Ко». В 1916 г. судно было приобретено Морским ведомством для Сибирской флотилии и названо «Аякс». В октябре 1922 г. в качестве тральщика участвовал в Белом исходе.

16 января 1923 г. при переходе из Шанхая в Манилу, ведомый мичманом Б.Е. Петренко, разбился у Пескадорских островов. Число погибших не известно.

### НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ

#### ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (1941—1945 ГГ.)

#### 58. «Креchet», грузопассажирский пароход

Бывший финский грузо-пассажирский пароход «Полярис». Построен в 1899 г. в Англии. Водоизмещение 2844 т. Размерения 85,8×11,6×3,7 м. ГЭУ котломашинная 3600 л.с. До 12.08.1915 г. имел наименование «У».

Мобилизован 21.05.1915 г. и зачислен в состав БФ в качестве транспорта. 12.08.1915 г. переклассифицирован в посыльное судно. Во время Первой мировой войны использовался в качестве штабного корабля. 25.10.1917 г. перешел на сторону Советской власти. 20.12.1926 г. передан Совторгфлоту и исключен из состава РККФ. К началу Великой Отечественной войны входил в состав Дальневосточного пароходства. В 1941 г. повторно мобилизован и включен в состав ТОФ в качестве самоходной плавбазы ЭПРОН. 17.04.1942 г. разоружен и возвращен Дальневосточному пароходству.

14 декабря 1941 г. потоплен в Гонконге (Китай) японской армейской артиллерией.

#### 59. «Свирьстрой», грузопассажирский пароход

В начале Великой Отечественной войны находился на капитальном ремонте в Китае. В декабре 1941 г. во время боевых действий японских войск против Великобритании было потоплено в Гонконге.



### **60. «Сергей Лазо», грузопассажирский пароход**

В начале Великой Отечественной войны находился на капитальном ремонте в Китае. В декабре 1941 г. во время боевых действий японских войск против Великобритании было потоплено в Гонконге.

### **61. «Перекоп», грузовой пароход**

Принадлежал Дальневосточному государственному морскому пароходству. Построен в 1922 г.

18 декабря 1941 г. потоплен в Южно-Китайском море в районе островов Натуна (Нидерландская Ост-Индия, Индонезия), в точке с координатами 4°50'N, 106°30'E японской морской авиацией берегового базирования. Погибли 8 человек.

## **ЯПОНСКОЕ МОРЕ**

### **НОВОЕ ВРЕМЯ (XVII в. — 1918 г.)**

### **62. «Витязь», крейсер 1 ранга**

Заложен 16.08.1883 г. на Франко-русском заводе в Санкт-Петербурге. Кораблестроитель — П.А. Титов. Спущен на воду 23.10.1884 г. Достраивался в течение двух лет. Вошел в состав Балтийского флота. Водоизмещение 3200 т, мощность паровых машин 2020 кВт, скорость 14 уз, экипаж 372 чел. Вооружение: 10×152-мм, 4×87-мм, 10×47-мм орудий.

В 1886—1889 гг. под командованием капитана 1 ранга С.О. Макарова совершил кругосветное плавание, во время которого производил гидрографические исследования вод Тихого океана.

В январе 1893 г. «Витязь» прибыл в Нагасаки (Япония) и вошел в состав эскадры Тихого океана контр-адмирала С.П. Тыртова. В апреле 1893 г. командир крейсера капитан 1 ранга С.А. Зарин получил приказ командующего эскадрой выполнить гидрографические работы у побережья Корейского полуострова. 8 апреля он вышел из Нагасаки и 11 апреля начал работы по картографической съемке восточного побережья Корейского полуострова.

28 апреля корабль направился в бухту Порт Лазарева (Самсанбон), идя Северным проливом со скоростью 6 узлов. В 12.15 почувствовался довольно сильный толчок в кормовой части крейсера. После того как «Витязь» прочертил кормой по камню и, накренившись немного, сошел на чистую воду, последовала команда остановить машину. Но инерция движения была велика, и корабль продолжал идти вперед. Спустя полминуты он ударился носом о подводный камень и остановился. Командир приказал в машину: «Полный назад!». Но корабль был неподвижен. Ввели в действие все котлы и подняли

пар до предела. Машина корабля работала на полные обороты, но усилия оказались тщетными. «Витязь» плотно сидел на камнях.

Попытки завести под пробоины пластырь не увенчались успехом.

Вечером 29 апреля экипаж оставил корабль и разместился в палаточном лагере на берегу. 1 мая к месту аварии «Витязя» начали подходить корабли из Владивостока: канонерские лодки «Бобр» «Сивуч», крейсер «Забияка», транспорты «Алеут», «Якут», буксир «Силач», пароход «Россия». На транспорты погрузили орудия, торпеды, мины и отправили во Владивосток.

4 мая подошел крейсер «Адмирал Корнилов» под флагом командующего эскадрой Тихого океана контр-адмирала С.П. Тыртова. К этому времени «Витязь» затонул по верхнюю палубу.

На «Витязь» доставили водоотливные помпы. 15 мая с помощью парохода «Силач» удалось вытащить камень из-под левого борта крейсера. Но не утихавшая зыбь продолжала разрушать корпус. Разорвало обшивку на левом борту, лопнуло несколько шпангоутов и бимсов, котлы сдвинулись с фундаментов.

Когда зыбь утихала, спасательные работы продолжались: из корпуса откачивали воду, заделывали пробоины. Из Владивостока доставили понтоны и подвели их под корабль. 30 мая начали откачку воды из понтонов и корпуса корабля. После того как корабль подвсплыл бы на понтонах, канонерская лодка «Бобр» должна была отбуксировать его в удобную бухту на берегу. Но усилившаяся зыбь била понтоны о борт корабля, перетерлись шланги. Работы были остановлены, корабли отошли от «Витязя». Утром 31 мая начался сильный шторм. Крейсер стал раскачиваться на волне, и к 9 утра носовая часть оторвалась и затонула. Спасти «Витязь» оказалось невозможным. 20 июня 1893 г. ввиду невозможности подъема «Витязь» исключен из списков судов БФ.

### **63. № 204, миноносец**

Заложен в июне 1888 г. на верфи Крейтона в Або. Спущен на воду 5.12.1889 г. Вступил в строй осенью 1890 г. До 31.06.1893 г. — «Гогланд», затем — «Сунгари», с 17.01.1898 г. — миноносец № 204. Водоизмещение 153 т. Размеры 46,4×4,93×1,3/2,5 м. Вооружение 3 ТА — 381 мм (носовой неподвижный и 2 поворотных), 3 — 37 мм Гочкиса. Бронирования нет. Механизмы 1 паровая машина мощностью 1990 и.л.с. 2 котла, 2 винта. Экипаж 1 офицер и 20 матросов. С 27.06.1893 г. — в составе Сибирской флотилии.

17 июня 1904 г. во время набеговой операции при входе в корейский порт Гензан (Вонсан, КНДР) повредил руль о камни и потерял возможность управляться. Попытки транспорта «Лены» буксировать поврежденный корабль во Владивосток оказались безрезультатными — во время одной из них миноносец едва не перевернулся. В связи с приближением шторма было принято решение затопить миноносец. С обреченного корабля сняли экипаж, артиллерию, боезапас и в 20.00 17 июня затопили его подрывным патроном в 10 милях от порта.

#### **64. «Ретвизанчик», паровой катер**

Входил в состав белой эскадры контр-адмирала Г.К. Старка. В октябре 1922 г. вместе с другими судами ушел за границу при эвакуации Приморской области. Шел на буксире парохода «Защитник» без команды. 28—31 октября 1922 г. утонул в шторм у корейских берегов на переходе в Гензан (Вонсан).

#### **65. «Рюрик», броненосный крейсер I ранга**

Заложен 19.05.1890 г. на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. Спущен на воду 22.10.1892 г., введен в строй 16.10.1895 г. Водоизмещение 10 993/11960 т, длина 126 м, ширина 20 м, осадка 7,9 м. Мощность 13250 л.с. (9,7 МВт). Вооружение: артиллерия — 6×120-мм в 45 калибров системы Канэ, 4×8"/35 калибров (203 мм), 16×6"/45 калибров системы Канэ (152 мм), 6×47-мм, 10×37-мм; минно-торпедное — 6×381-мм торпедных аппаратов.

Сразу после постройки «Рюрик» был отправлен во Владивосток и по прибытии незначительно модернизирован. Успел принять участие в высадке международного десанта для подавления беспорядков «боксерского восстания» в Китае и в занятии русскими кораблями Порт-Артура после Японо-китайской войны. После начала Русско-японской войны участвовал в нескольких успешных рейдерских операциях Владивостокского отряда крейсеров Тихоокеанской эскадры.

Погиб 14 августа 1904 г. в сражении в Корейском проливе.

Бой устарелого и плохо бронированного «Рюрика» сначала в общем строю с двумя другими русскими крейсерами против нескольких японских броненосных крейсеров, а затем в уже беспомощном состоянии, без руля, с крейсерами «Нанива» и «Такачихо» был оценён как образец доблестного поведения не только русскими, но и рядом иностранных, в том числе и японских авторов. Крейсер затонул неподалеку от острова Ульсан в точке с координатами 35°11'N, 130°8'E. Из 22 офицеров броненосца были убиты и умерли от ран 6, ранены 9, остались невредимыми 7. Из 800 человек команды 200 были убиты, ранены тяжело и легко 278.

Останки крейсера были найдены и обследованы в 2004 г. водолазами Морского поисково-исследовательского центра ТОФ «Искра» (Японское море).

## **НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ**

### **ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА**

#### **66. «ГОК-2», гидрографическое судно**

Подорвалось на mine и затонуло в порту Расин (Северная Корея) 16 августа 1945 г.

#### **67. Гидрографический катер**

Трофейный гидрографический катер (название неизвестно) подорвался на mine

и затонул 19 августа 1945 г. в п. Сейсин (ныне «Чхонджин») в месте с координатами 42°26'29"N, 129°50'53"E.

**68. «ТЩ-279», тральщик 1945 г.**

Получен по ленд-лизу. Подорвался на mine и затонул в порту Расин (Наджин, Северная Корея) 14 августа 1945 г.

**69. «ПК-42», пограничный катер**

Получил повреждения от взрыва на американской неконтактной авиационной mine в порту Расин (Северная Корея) и во избежание гибели выбросился на берег острова Масеми 16 августа 1945 г.

**70. «ТК-565», торпедный катер**

Тип А-1. Построен в 1943 г. в США. 11.07.1944 г. доставлен во Владивосток и 28.07.1944 г. включен в состав ТОФ. Участвовал в освобождении портов Северной Кореи в августе 1945 г. До 22.07.1944 г. — «РТ-434».

16 августа 1945 г. подорвался на американской авиационной неконтактной mine и затонул в порту Расин (Начжин. Северная Корея). Погибли 4 чел.

**71. «Партизан», сторожевой корабль**

Заложен 10.11.1934 г. на заводе № 190 в Ленинграде. Заводской № 475. Спущен 28.04.1936 г., достроен на заводе № 194 в Ленинграде. 25.05.1938 г. введен в строй в качестве ГИСУ. 27.06.1938 г. вышел из Кронштадта и через Панамский канал 17.10.1938 г. прибыл во Владивосток, где вошел в состав ТОФ. 23.11.1939 г. обращен в учебный корабль, а 28.10.1941 г. вооружен и переклассифицирован в СКР. Водоизмещение 1286 т. Размерения 64,3×10,3×3,4 м. ГЭУ котломашинная двухвальная 700 л.с. Скорость 9,5 узлов, дальность 1000 миль. Вооружение: 2×100-мм, 2×7,62-мм пулемета. Экипаж 83 чел.

Участвовал в Маньчжурской наступательной операции в августе 1945 г. 20 августа 1945 г. подорвался на mine и затонул в районе порта Гензан (Вонсан, Северная Корея).

**72. № 20, рыболовный сейнер**

Принадлежал Тресту «Главвостокрыбпром» НКРП. Водоизмещение 263 т.

Потоплен 9 июля 1943 г. в Японском море в районе острова Ребун (район Хоккайдо) американской подводной лодкой СС-178 «Пермит» (SS-178 "Permit"). Погибли 2 члена команды, а остальных американцы подобрали и высадили их в Датч-Харборе, объясняя свои действия ошибкой. В 1990-х гг. стало известно, что погибший сейнер наряду с другими гражданскими судами решал задачи в интересах разведки ТОФ.

Морское сражение около острова Цусима 14(27) мая 1905 г. (Цусимское сражение)

### **73. «Ослябя», эскадренный броненосец**

Типа «Пересвет». Заложен 9.11.1895 г. на верфи «Нового Адмиралтейства» в Санкт-Петербурге. Спущен на воду 27.10.1898 г., введен в эксплуатацию летом 1903 г. Нормальное водоизмещение фактическое 14408 т, нормальное по проекту 12674 т. Длина наибольшая 132,4 м, по конструктивной ватерлинии 130 м, между перпендикулярами 122,3 м; ширина 21,8 м; осадка по проекту 7,93 м, фактическая при нормальном водоизмещении 8,76 м. Вооружение: четыре 254-мм, одиннадцать 152-мм, двадцать 75-мм, двадцать 47-мм и шесть 37-мм пушек, два 63,5-мм десантных орудия Барановского, пять 381-мм торпедных аппаратов. По штату численность экипажа составляла 28 офицеров и 750 нижних чинов.

Входил в состав 2-й Тихоокеанской эскадры в качестве флагмана 2-го броненосного отряда под командованием контр-адмирала Д. Г. Фелькерзама. Участвовал в Цусимском сражении. В начале сражения неудачным маневрированием адмирала Рожественского «Ослябя» был вынужден застопорить ход и превратился в отличную мишень для главных сил японского флота. Через полчаса «Ослябя» с разбитой носовой частью, севший носом по самые клюзы и пожаром на рострах опрокинулся на левый борт и стал тонуть. Командир капитан 1 ранга В.И. Бэр, получивший ранение в начале боя, приказал команде выходить наверх и спасаться. Сам он покинуть корабль отказался. Около 14.40 «Ослябя» лёг на борт и спустя несколько минут затонул в точке с координатами 34°25'N, 130°01'E. Подоспевшими миноносцами «Бравым», «Буйным» и «Быстрым», и пароходом «Свирь» была спасена часть экипажа корабля. Всего же с броненосцем погибли 14 офицеров, 8 кондукторов и 472 нижних чина.

### **74. «Князь Суворов», эскадренный броненосец**

Типа «Бородино». Заложен 8.09.1901 г. в Санкт-Петербурге на Балтийском заводе, 25.09.1902 г. спущен на воду. Главный строитель — корабельный инженер К.Я. Аверин. Назван в честь великого русского полководца А.В. Суворова. Введен в строй 27.08.1904 г. Водоизмещение 15275 т, длина 118,7 м, ширина 23,2 м. Двигатели — 2 паровые машины. Мощность 15800 л.с. (11,6 МВт). Вооружение: артиллерия — 4×305-мм орудия, 12×152-мм орудий, 20×75-мм орудий, 20×47-мм, 2×37-мм пушки Гочкиса, 2×63-мм пушки Барановского; минно-торпедное — 4 торпедных аппарата. Экипаж 867 офицеров и матросов.

В составе 2-й Тихоокеанской эскадры, сформированной из кораблей Балтийского флота, под командованием капитана 1 ранга В.В. Игнациуса совершил 18000-мильный переход. Участвовал в Цусимском сражении. Будучи флагманским кораблем вице-адмирала Рожественского, «Суворов» возглавлял колонну броненосцев, следуя первым мателотом в колонне 1-го броненосного отряда. Во время сражения получил множество повреждений и затонул в точке с координатами 34°30'N, 130°04'E. Экипаж погиб полностью (по другим данным с погибшего корабля удалось спасти 20 чел.).



### **75. «Император Александр III», эскадренный броненосец**

Типа «Бородино». Заложен 11(24).05.1900 г. в Санкт-Петербурге на Балтийском заводе (главный строитель В.Х. Оффенберг). 21.07.(3.08)1901 г. спущен на воду. Введен в строй 12.10.1903 г. Укомплектован чинами Гвардейского экипажа. Водоизмещение 14181 т (длин. т.) — фактическое, длина 118,7 м, ширина 23,2 м, осадка 8,9 м. Двигатели: 2 вертикальные паровые машины тройного расширения производства Франко-Русского завода мощностью 15800 л.с. Вооружение: пушки 305/40 — 4 шт., 152/45 — 12 шт., 75/50 — 20 шт., 47 мм — 20 шт., 37 мм — 2 шт.; надводные торпедные аппараты 381 мм — 2 шт.; подводные торпедные аппараты 381 мм — 2 шт.; пулемёты — 10 шт. Экипаж 30 офицеров и 837 матросов.

Входил в состав 2-й Тихоокеанской эскадры, которая шла на помощь Первой эскадре, запертой в Порт-Артуре. Перед отплытием корабль посетил Николай II. 2 октября 1904 г. 2-я эскадра двинулась из Либавы в свой поход через три океана.

Броненосец в составе эскадры прошёл более полугода тяжёлого, изнурительного плавания. 13(26)05.1905 г. прибыл к Корейскому проливу. Днём 14(27) мая принял участие в Цусимском сражении. После выхода из строя флагманского броненосца возглавил боевую колонну русских кораблей. Вскоре сам получил серьёзные повреждения в носовой части и переместился в центр эскадры, уступив «Бородино» место головного. Последние полчаса перед гибелью находился под сосредоточенным огнём японских броненосных крейсеров «Ниссин» и «Касуга». Затонул 14(27) мая 1905 г. в 18.50 в точке с координатами 34°35'N, 130°03'E. Никто из команды броненосца не спасся.

### **76. «Урал», вспомогательный крейсер**

Под названием «Шпрее» (“Spree”) был заказан германской компанией «Северогерманский Ллойд» (Norddeutscher Lloyd, NDL) заводу “AG Vulcan” в Штеттине. Второй в серии из двух однотипных океанских лайнеров (первый носил название «Хафель» (“Havel”). Заложен под стапельным № 194. 17.05.1890 г. был спущен на воду, 6 октября того же года был принят заказчиком, а уже 11 октября вышел в первый трансатлантический рейс на линии Бreme — Саутгемптон — Нью-Йорк. В 1898 г. на верфи в Штеттине прошёл модернизацию, в ходе которой его корпус удлинили на 20 м, чтобы разместить механизмы большей мощности. Была установлена третья дымовая труба. В июне 1899 г. под названием «Кайзерин Мария Терезия» пароход прошёл ходовые испытания в Северном море, после чего вновь вернулся на Балтику.

В марте 1904 г. российское Морское ведомство через посредническую фирму вступило с NDL в переговоры о приобретении лайнера. В целях секретности было объявлено, что пароход приобретается для Добровольного флота. 21.04.1904 г. в Либаве комиссия Морского ведомства приняла судно у прежних владельцев (приказ № 164). 24 апреля на судне подняли флаг Добровольного флота, после чего началась его перестройка во вспомогательный крейсер. 28 мая решением Адмиралтейств-Совета пароход под

наименованием «Урал» был зачислен во второй ранг судов флота. Для вооружения корабля использовали артиллерию, приобретенную русскими военно-морскими агентами за границей: два 120-мм/45 орудия Канэ (побортно на полуюте), четыре 76-мм/40 орудия Армстронга (два на шканцах и два на полубаке), восемь 57-мм пушек Гочкиса (два на шканцах и шесть на центральной надстройке — четыре из них в носу и два в корме) и два пулемёта. За счет помещений эмигрантского класса запас топлива довели до 4260 т. Также на «Урале» установили станцию беспроволочного телеграфа и два боевых прожектора. Экипаж крейсера составлял 19 офицеров и 491 нижний чин.

13 июля приказом № 135 генерал-адмирал зачислил пароход в список судов флота в класс крейсеров II ранга.

Вместе с другими балтийскими вспомогательными крейсерами «Урал» предполагали использовать в операциях против контрабандных судов в Атлантике, у северо-западного побережья Африки, островов Капе-Верде и в районе Гибралтарского пролива.

15 июля 1904 г. вспомогательные крейсера «Урал» и «Дон» вышли в крейсерское плавание в Атлантику. В ходе крейсерского рейда «Урал» прошел 6568 миль, израсходовал 3480 т угля и досмотрел 12 пароходов. После этого крейсер был подготовлен к переходу на Дальний Восток.

В начале Цусимского сражения был «накрыт» артиллерийским огнем японских кораблей и затонул в точке с координатами 34°28'N, 130°04'E. Погибли 22 и были ранены 6 (1 офицер и 5 нижних чинов) членов команды.

#### **77. «Русь», мореходный ледокольный спасательный буксир**

Заложен на немецкой верфи “Schömer & Jensen” 10.02.1903 г. и спущен на воду 9.04.1903 г. под именем “Roland”. Водоизмещение 610 тонн. Размерения: 51,83×9,17×4,75×4,25 м. Имел две трёхцилиндровых паровых машины тройного расширения мощностью 1400 и.л.с., два винта.

Эксплуатировался гамбургской компанией “Vereinigte Bugsir & Frachtschiffahrts Ges. AG”. 8.06.1904 г. продан гамбургской компании “Gläfcke & Hennings”. 3.10.1904 г. приобретен Северным пароходным обществом, переименован в «Русь» и приписан к порту Либава.

В сентябре 1904 г., доставив судно в Либаву, часть немецкой команды (за исключением 10 человек) уволилась. На замену им были набраны 17 моряков торгового флота, уроженцы остзейских губерний, говорившие по-немецки. Также в экипаж включили четверых матросов Российского военного флота. На судне было два капитана: российский подданный Александр Пасвик и германский подданный Гуго Матц.

Буксир с вольнонаёмной командой был арендован Морским ведомством за 16 тыс. рублей в месяц и под командованием капитана 1 разряда В. Перница и включён в состав 2-й Тихоокеанской эскадры. Во время Цусимского похода выполнял роль посыльного судна.

14 мая 1905 г., следуя в колонне транспортов, буксир попал под огонь противника и получил две подводных пробоины, в результате чего было затоплено кормовое отделение.

Судно лишилось управления. При попытке приблизиться к колонне броненосцев «Русь» была протаранена транспортом «Анадырь», форштевень которого пробил угольные ямы у левого котла. Размеры пробоины не позволяли её заделать и судно затонуло в точке с координатами 34°28'N, 130°01'E. Команда спаслась.

#### **78. «Камчатка», плавмастерская**

Заложена 26.08.1901 г. как угольный транспорт. Спущена на воду 19.10.1902 г. под названием «Камчатка». С началом Русско-японской войны транспорт был перестроен в «эскадренную мастерскую».

2.10.1904 г. вышла из Либавы на Дальний Восток в составе 2-й Тихоокеанской эскадры. Участвовала в Цусимском сражении. Во время дневного боя, находясь в отряде транспортов, получила сильные повреждения от японской артиллерии. Погибла вечером 14 мая 1905 г. в точке с координатами 34°24'56.7324»N, 130°11'49.434»E, прикрывая огнем своих орудий поврежденный флагманский броненосец «Князь Суворов». Вместе с кораблем погибли 16 офицеров, 4 кондуктора, 239 нижних чинов и 68 мастеровых. Спаслись всего 11 членов экипажа и 13 мастеровых.

Не став по причине военных действий головным отечественным специализированным судном снабжения, «Камчатка», тем не менее, оказалась первым в русском флоте транспортом по техническому обслуживанию кораблей. Опыт его создания дал толчок к появлению аналогичных — «Ангары», «Кронштадта» и других.

#### **79. «Бородино», эскадренный броненосец**

Построен в 1901 г. в Петербурге на верфи «Новое адмиралтейство» в Санкт-Петербурге под руководством корабельного инженера Д.В. Скворцова по переработанному проекту броненосца «Цесаревич». Спущен на воду 8.09.1901 г. Вступил в строй в сентябре 1904 г. Водоизмещение 15000 т, длина 114,8 м, ширина 23,2 м, высота 7,97 м, осадка 7,9 м. Двигатели: две паровые машины тройного расширения мощностью 2×8150 л.с.=16 300 л.с. Вооружение: артиллерия — 2×2 305 мм/40, 6×2 152-мм/45, 20×1 75мм/50 ПМК, 20×1 47-мм/38, 2 десантные пушки Барановского, 10×7,62-мм пулемётов «Максим»; минно-торпедное — 4 381-мм торпедных аппарата, 20 мин з аграждения.

Под командованием капитана 1 ранга П.И. Серебренникова участвовал в Цусимском сражении. В течение боя получил сильные повреждения, опрокинулся и затонул в точке с координатами 34°40'N, 130°02'E. Погибли 865 человек (34 офицера, 12 кондукторов и 819 нижних чинов). Спасти удалось лишь марсовому старшине С.С. Ющину. Он держался за плавающий рангоут от шлюпки несколько часов и ночью был подобран японским миноносцем.

#### **80. «Наварин», эскадренный броненосец**

Первый российский броненосец, имевший классическое вооружение из четырёх тя-



жѐлых (305-мм) орудий главного калибра в двух башнях в носу и корме и батареи пушек среднего (152 мм) калибра в центральной части.

Строительство корабля началось 1.07.1889 г. во фрегатском элинге верфи на Галерном острове. Официальная закладка состоялась 21.05.1890 г. Спуск на воду был приурочен к 64-й годовщине Наваринского сражения и состоялся 8.10.1891 г. Водоизмещение 10206 т, длина 105,9 м, ширина 20,4 м, осадка 8,4 м. Двигатели: 2 вертикальных паровых машины тройного расширения, 12 цилиндрических котлов. Мощность 9144 л.с. Вооружение: артиллерия — 4×305-мм/35 орудия, 8×152-мм/35 орудий, 14×47-мм орудий, 12×37-мм орудий, 2×63,5-мм десантных орудия; минно-торпедное — 6×381-мм торпедных аппаратов. Экипаж 26 офицеров и 596 матросов.

Проходил службу на Балтийском море, а в мае 1896 г. под флагом контр-адмирала П.П. Андреева вышел в Средиземное море. В январе 1898 г. начал переход на Тихий океан.

С 28 мая 1900 г. «Наварин» в составе отряда контр-адмирала М.Г. Веселаго участвовал в перевозке в Таку десантных отрядов, предназначенных для действий в составе международных сил против участников «боксѐрского восстания». В сентябре броненосец в составе международной эскадры штурмовал Шанхай-Гуань, где его десантная партия потеряла четырёх человек убитыми и девятерых ранеными.

Дальнейшая служба корабля в дальневосточных водах протекала спокойно.

22 апреля 1902 г. броненосец вернулся с Тихого океана на Балтику и был включен в Учебно-артиллерийский отряд. В конце 1904 г. в составе 2 броненосного отряда перешел на Тихий океан, где принял участие в Цусимском сражении. В ходе боя получил серьезные повреждения и затонул в точке с координатами 34°58'N, 129°50'E. Из 681 члена экипажа спастись удалось только троим.

### **81. «Адмирал Ушаков», броненосец береговой обороны**

Строился на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. Спущен на воду 27.10.1893 г., введен в эксплуатацию в 1896 г. Водоизмещение 4648 т, длина 84,8 м, ширина 15,9 м, осадка 5,2 м. 2 вертикальные паровые машины тройного расширения, 4 огнетрубных котла. Мощность 5769 л.с. (4,2 МВт). Вооружение: артиллерия — 4×254-мм/45, 4×120-мм/45, 6×47-мм/43, 18×37-мм/23, 2×64-мм/19; минно-торпедное — 4×381-мм надводных торпедных аппарата. Экипаж 21 офицер и 385 нижних чинов.

С 1895 г. на корабле держал свой брейд-вымпел Главный инспектор Морской артиллерии контр-адмирал Б.К. Де Ливрон. Под командованием капитана 1 ранга В.Н. Миклуха совершил поход на Дальний Восток в составе кораблей адмирала Н.И. Небогатова. Участвовал в Цусимском сражении.

В дневном бою броненосец получил попадания крупнокалиберными снарядами, что привело к затоплению форпика. Корабль сел носом, уменьшил ход, стал плохо слушаться руля и отстал от эскадры.

К вечеру 15 мая «Ушаков» был обнаружен японскими крейсерами, поднявшими сигнал «Советую Вам сдаться. Ваш флагман сдался...». Разобрав первую часть сигнала,

командир броненосца капитан 1 ранга В.Н. Миклуха сказал: «Продолжение сигнала нам знать не надо...», — и приказал открыть огонь. Японцы ответили огнем своих орудий и, пользуясь преимуществом в скорости и постоянно маневрируя, расстреливали броненосец с больших дистанций. Получив серьезные повреждения, корабль лег на правый борт и затонул, не спустив Андреевского флага. При погружении произошел взрыв паровых котлов. По японским данным, последний бой броненосца «Адмирал Ушаков» произошёл в 60 милях к западу от острова Оки. Корабль скрылся под водой около в 10.50 15 мая 1905 года. Координаты гибели: 37°02'23"N, 133°16'00"E (по другим данным — 36°15'N, 131°35'E; 37° 00'N, 133° 30'E).

Японцы продолжали огонь по тонущему кораблю, пока он не скрылся под водой, а затем спустили шлюпки для принятия людей.

Вместе с броненосцем погибли командир и 6 офицеров, 3 кондуктора и 84 нижних чина.

По возвращении из плена все кондукторы, унтер-офицеры и матросы «Адмирала Ушакова» за коллективный подвиг в бою с превосходящими силами противника получили Георгиевские кресты. При этом 298 человек наградили крестами 4-й, а 27 наиболее отличившихся — сразу 3-й степени. Офицеров наградили значительно позднее — только в январе 1907 г. все они получили ордена Святого Владимира 4-й степени с мечами и бантом.

## **82. «Сисой Великий», эскадренный броненосец**

Заложен 25.07.1891 г. на верфи «Нового Адмиралтейства» в Санкт-Петербурге. Спущен на воду 20.05.1894 г. и введен в строй в августе 1896 г. Входил в состав Балтийского флота. Водоизмещение: проектное 8880 т, фактическое 10400 т, длина 107,24 м, ширина 20,73 м, осадка 7,5 м. Двигатели: 2 вертикальные паровые машины тройного расширения, 8 цилиндрических котлов. Мощность 8635 л.с. (6,4 МВт). Вооружение: артиллерия — 4×305-мм/40 орудия, 6×152-мм/45 орудий, 12×47-мм орудий, 14×37-мм орудий, 2×63,5-мм десантные пушки; минно-торпедное — шесть 381-мм торпедных аппаратов.

Совершил переход на Дальний Восток. Участвовал в Цусимском сражении. В ходе дневного боя корабль, шедший в составе 2-го броненосного отряда, получил тяжелые повреждения. Ночью броненосец был атакован японскими миноносцами и получил торпедное попадание, оказавшееся для него смертельным. Утром 15 мая с сильным крепким корабль достиг острова Цусима, где был встречен в 7.20 тремя японскими вспомогательными крейсерами и миноносцем. Видя обреченность своего корабля, командир М.В. Озеров на предложение японцев сдаться ответил согласием, после чего японцы приступили к эвакуации экипажа корабля. Утром 15 мая 1905 г. броненосец затонул, не спустив Андреевского флага в 3 милях к северо-востоку от м. Карасаки в точке с координатами 35°00'N, 130°10'E. За время боевых действий на броненосце погибли 2 офицера, 1 кондуктор и 56 нижних чинов. Были спасены 32 офицера, 8 кондукторов и 582 нижних чина.



### 83. «Адмирал Нахимов», броненосный крейсер

Первый броненосный крейсер (фрегат) Российского Императорского флота с башенной артиллерией. Стал самым большим парусным бригом за всю историю российского флота. По числу орудий главного калибра и весу бортового залпа вдвое превосходил своих современников. Заложен 3.11.1885 г., спущен на воду 7.07.1888 г., введен в строй 15.09.1905 г. Водоизмещение (стандартное/полное) 7781,7 /8473 т. Длина 103,3 м, ширина 18,6 м, осадка 7,69 м. Двигатели: 2 паровые машины мощностью 8334 л.с. Вооружение: артиллерия — 8 (4×2) 203-мм/35 орудий Бринка, 10 152мм/35 орудий обр. 1877 г., 4 87-мм/24 орудия обр. 1877 г., 2×63,5-мм десантных орудия Барановского, 6×47-мм пятиствольных орудий Гочкиса, 4×37-мм пятиствольных орудия Гочкиса; минно-торпедное вооружение — 2×381-мм бортовых поворотных ТА, 1×381-мм кормовой ТА, 9 торпед Уайтхеда 1880 и 1886 г., 6 метательных мин, 40 сфероконических мин заграждения Герца 1886 г. Экипаж 640 чел. (33 офицера и 607 нижних чинов).

С момента зачисления в списки флота состоял в гвардейском экипаже, то есть его комплектовали лучшими матросами и офицерами. Его первым командиром стал капитан 2 ранга Карл Карлович Де Ливрон.

За время службы корабль совершил 3 дальних плавания. В начале 1904 г. был включен в состав 2-й Тихоокеанской эскадры и отправлен на Дальний Восток. Принял участие в Цусимском сражении. Во время ночной атаки был подорван японской торпедой. Экипаж пытался заделать повреждения, но безуспешно — утром он был замечен японскими кораблями. Не имея возможности сопротивляться, на «Нахимове» были открыты кингстоны. Около 10 часов утра 28 мая 1905 г. броненосный крейсер I ранга «Адмирал Нахимов» с большим креном на правый борт ушел носом под воду в точке с координатами 34°34'N, 129°32'E. Всего за время боевых действий на крейсере погибли 1 офицер, 1 кондуктор и 52 нижних чина. Спаслись 628 чел.

В 1933 г. отставной офицер Военно-морских сил США Гарри Ризберг, считающийся самым выдающимся охотником за подводными сокровищами, издал книгу «600 миллиардов под водой». В ней упоминалось, что на борту четырех кораблей 2-ой Тихоокеанской эскадры находились ценности на сумму 5 млн долларов, а больше всего золота было на «Адмирале Нахимове». Однако многочисленные экспедиции, отправившиеся на поиски крейсера, заканчивались одним и тем же — банкротством кладоискателей.

Поиски сокровищ возобновили в конце XX в. В 1979 г. японский миллионер Такео Сасагава основал компанию “Nippon marinas Development”, пригласил шесть южноамериканских и английских водолазов, зафрахтовал сингапурское судно “Теп О” и отбыл в район Цусимы. В ноябре 1980 г. на пресс-конференции Сасагава сообщил, что выделил 15 млн. из своих личных средств на поиски русских сокровищ, оцениваемых к тому времени в 35 миллиардов. Что корабль найден и водолазы нашли 5500 ящиков, в которых лежат золотые монеты, слитки платины и золота. Причем водолазы якобы уже достали

шесть слитков платины и в подтверждение продемонстрировал фотографии, где сам позировал со слитками в руках. Со временем выяснилось, что слитки металла, которые, по утверждению Сасагавы, были подняты с затонувшего русского крейсера, имели удельный вес 11,34 г/см<sup>3</sup>. Это плотность свинца, а не платины. То есть Сасагава добыл с крейсера свинцовые грузы, которые используются на кораблях в качестве балласта для увеличения остойчивости. С крейсера была поднята восьмидюймовая пушка, которую передали в морской музей.

#### **84. «Владимир Мономах», полуброненосный фрегат (броненосный крейсер)**

Типа «Дмитрий Донской». Заложен 10.02.1881 г. на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге, спущен на воду 10.10.1882 г., вступил в строй 1.07.1883 г. Корабельный инженер Н.А. Самойлов. Водоизмещение 5593 т, длина 90,3 м, ширина 15,86 м, осадка 6,4—7,62 м. Двигатели: 2 вертикальных паровых машины тройного расширения, 8 огнетрубных котлов. Мощность 7044 л.с.

Экипаж 24 офицера, 478 нижних чинов. Вооружение: артиллерия — (после 1897 г.) 5×152/45, 6×120/45, 16×47/43, 4×37/23, 2×63,5/19, 4 пулемёта; минно-торпедное — 3×381-мм ТА, 30 гальваноударных мин.

В августе 1883 г., не закончив приемных испытаний, крейсер под командованием капитана 1 ранга П.А. Полянского конвоировал в Копенгаген яхту «Держава» с императорской семьей на борту. Вернувшись, вошел в состав Балтийского флота. Нес службу главным образом на Дальнем Востоке. В ноябре 1897 г. участвовал в занятии Порт-Артура, а в 1900 г. — подавлении «боксерского восстания» в Китае.

В 1903—1904 г. планировалось переделать корабль в учебный, но начавшаяся война изменила планы. Участвовал в Цусимском сражении.

С началом сражения главных сил «Мономах» вступил концевым мателотом в колонну крейсеров под флагом контр-адмирала О.А. Энквиста. Во время дневного боя крейсер получил лишь 5 попаданий (1 убитый, 16 раненых, разбито одно 120-мм орудие). Около 16.00 тяжелый снаряд, взорвавшийся возле носового 152-мм элеватора, вызвал сильный пожар, который не привел к взрыву боезапаса лишь благодаря умелым действиям трюмного старшины.

Ночью крейсер успешно отбил три атаки миноносцев, но в 21.00 был торпедирован в носовую часть правого борта, в район угольной ямы № 2. Попытки подвести пластырь ни к чему не привели.

Командир крейсера В.А. Попов направил крейсер к корейскому берегу, чтобы выброситься на камни, но дошел лишь до о. Цусима, где был застигнут контрминоносцем «Сирануи» и вспомогательным крейсером «Садо-Мару». Не имея возможности драться, было приказано затопить корабль. Примерные координаты места гибели корабля — 34°32'N, 129°40'E. (по другим данным — 34°45'N, 129°30'E).

За время боевых действий на крейсере погиб 1 человек. Часть команды была снята шлюпками с обоих японских крейсеров, часть высадилась на берег острова Цусима,

### **85. «Громкий», эскадренный миноносец**

Типа «Грозный». Построен на Невском заводе в Санкт-Петербурге. Спущен на воду в 1903 г., введен в эксплуатацию 25.09.1904 г. Водоизмещение 405 т, длина 64 м, ширина 6,4 м, осадка 2,54 м. Двигатели: 2 вертикальные паровые машины тройного расширения, 4 котла «Ярроу». Мощность 5500 л.с. (4 МВт). Вооружение: артиллерия — 1×75-мм/50, 5×47-мм/35 Гочкиса, 2×7,62-мм пулемёта; минно-торпедное — 2×457-мм ТА. Экипаж 4/64 чел. Входил в состав Второй Тихоокеанской эскадры. Участвовал в Цусимском сражении.

На следующее после Цусимского сражения, утро миноносец «Громкий» следовал курсом на Владивосток, был настигнут тремя японскими миноносцами и принял бой. К началу первого часа «Громкий» расстрелял весь боезапас, вся артиллерия вышла из строя, корабль получил существенные повреждения. Чтобы не достаться врагу миноносец был затоплен командой. За время боя на миноносце были убиты 2 офицера, 1 кондуктор и 20 матросов, а также 3 офицера и 23 матроса были ранены. Примерные координаты гибели корабля: 35°30'N, 129°35'E.

### **86. «Безупречный», миноносец**

Типа «Буйный». Построен на «Невском заводе» в Санкт-Петербурге. Спущен на воду 1.06.1902 г., введен в эксплуатацию 30.10.1902 г. Водоизмещение 350 т, длина 64,1 м, ширина 6,4 м, осадка 2,82 м. Двигатели: 2 вертикальные паровые машины тройного расширения, 4 котла «Ярроу». Мощность 5700 л.с. Вооружение: артиллерия — 1×75-мм/50, 5×47-мм/35 Гочкиса; минно-торпедное — 3×381-мм ТА.

Входил в состав Второй Тихоокеанской эскадры. Участвовал в Цусимском сражении. После боя был настигнут японскими крейсером «Читосе» и миноносцем «Ариаке. Отказавшись сдаться, принял артиллерийский бой и погиб со всем экипажем (5 офицеров, 2 кондукторов и 66 нижних чинов) в точке с координатами 35°30'N, 131°18'E.

### **87. «Светлана», бронепалубный крейсер**

Заказан к постройке 28.06.1895 г., строительство начато 25.11.1895 г., спущен на воду 24.09.1896 г., введен в эксплуатацию 21.03.1898 г. Изготовитель: “Forges et chantiers de la Méditerranée” (Франция). Водоизмещение 1908 т, длина 101 м, ширина 13 м, осадка 5,7 м. Двигатели: 2 вертикальные машины тройного расширения, 18 водотрубных котлов Бельвиля. Мощность 9897 л.с. Вооружение: артиллерия — 6×152/45-мм, 10×47-мм, с 1904 г. — 6×152/45-мм, 4×75/50, 8×47 мм, 2×37 мм; минно-торпедное — 4×381-мм ТА (сняты в 1900 г.). Экипаж 19 офицеров, священник, 11 кондукторов, 426 нижних чинов (на 1905 г.).

Входил в состав Второй Тихоокеанской эскадры. Участвовал в Цусимском сражении. 14 мая 1905 г. получил тяжелые повреждения, а 15 мая, израсходовав все снаряды, был расстрелян в упор японскими крейсерами «Отава» и «Ниитака». К 11 часам крейсер с большим дифферентом на нос лег на левый борт так, что верхняя палуба начала вхо-

дуть в воду. В таком положении, со сбитыми стенгами и задней трубой, но поднятым кормовым флагом, «Светлана» в 11.08 погрузилась на глубину 600 м в точке с координатами 37°10'N, 129°50'E. Японцы продолжали огонь до полного затопления корабля, и многие русские моряки погибли от взрывов уже в воде. В этом бою погиб всё время находившийся на мостике капитан 1 ранга С.П. Шеин и старший офицер капитан 2 ранга А.А. Зуров. Из команды утонули и умерли от ран в плену 167 моряков.

#### **88. «Быстрый», эскадренный миноносец**

Построен на Невском заводе в Санкт-Петербурге. Спущен на воду 27.10.1901 г., введен в строй 21.08.1902 г. Водоизмещение 440 т, длина 64,1 м, ширина 6,4 м, осадка 2,82 м. Двигатели: 2 вертикальных машины тройного расширения, 4 котла «Ярроу». Мощность 5700 л.с. Вооружение: артиллерия — 1×75-мм/50, 5×47-мм/35 Гочкиса; минно-торпедное — 3×381-мм ТА. Экипаж 4 офицера, 62 нижних чина.

После вступления в строй отправился на Дальний Восток с отрядом А.А. Вирениуса, однако с началом Русско-японской войны вернулся в Россию. Вошёл в состав Второй Тихоокеанской эскадры и 29 августа 1904 г. покинул Кронштадт под командованием лейтенанта О.О. Рихтера.

Во время Цусимского сражения 14 мая 1905 г. входил в состав 1-го отделения миноносцев. После выхода из строя броненосца «Ослябя» принял участие в спасении его экипажа, взяв на борт 10 человек. К утру 15 мая миноносец соединился с крейсером «Светлана». К этому времени уголь на миноносце подошёл к концу и О.О. Рихтер попросил у командира «Светланы» снабдить его углём, однако этого сделать не удалось из-за приближения японских кораблей. «Быстрый» пошёл к берегу с намерением высадить экипаж, а «Светлана» вступила в бой с японскими крейсерами. В самом начале боя за русским миноносцем погнался японский «истребитель» «Муракумо», затем к нему присоединился крейсер «Ниитака». На «Быстром» в топках сожгли даже мебель, и миноносец сумел на время уйти от погони и выброситься на корейский берег. Корабль был взорван в точке с координатами 37°25'N, 129°30'E, а прибывшие вскоре японские военные корабли пленили его экипаж. Во время сражения на миноносце погибли 2 человека и ещё 2 были ранены.

#### **89. «Иртыш», грузопассажирский пароход (военный транспорт)**

Построен по заказу немецкой судоходной компании «НАРАГ» в Англии в рамках контракта на постройку шести однотипных товаро-пассажирских пароходов («Bengalia», «Bosnia» — оба построены в 1898 г., «Bethania», «Brisgravia» — оба в 1899 г., «Belgia» — в 1900 г., и «Badenia» — 1902 г.). Длина 147,8 м, ширина 17,5 м. Осадка с полным грузом 7,92—8,53 м. Водоизмещение 15000 т. Двигатели 2 вертикальные паровые машины тройного расширения, 3800 и.л.с., 10,5 уз. Запас угля 9000 т. Экипаж 16 офицеров, 233 нижних чина (в составе Российского Императорского флота). Вооружение: 8×57мм (в составе Российского Императорского флота).

В марте 1904 г. был приобретен для нужд Морского ведомства. В середине апреля прибыл в Либаву, доставив запасные машинные части и запасной винт для приобретен-

ного ранее вспомогательного крейсера «Дон». Принят у немецкой стороны 3.05.1904 г. и поставлен на переоборудование в войсковой транспорт.

Участвовал в Цусимском сражении. В ходе дневного боя получил от крупнокалиберного снаряда большую пробоину в носовой части и 19 малых, нанесших незначительные повреждения. Вечером отделился от эскадры и направился на восток с намерением вдоль берегов Японии прорваться во Владивосток. В 5 утра 15/28 мая достиг о. Миносима. Ввиду непрекращающегося поступления воды в 14.30 стал на якорь в полутора милях от г. Хамада и приступил к перевозке команды на берег. К 22.00 затонул в точке 35°02'N, 132°11'E. В ходе боя были убиты 14 членов экипажа, ранены 35 чел.

В годы Великой Отечественной войны корпус корабля был частично разобран японцами на металл. В конце 1990 — начале 2000-х гг. транспорт был вновь найден и обследован японскими водолазами. С затонувшего корабля было поднято несколько предметов. В 2007 г. пароход был осмотрен российской экспедицией Морского поисково-исследовательского центра ТОФ «Искра».

#### **90. «Блестящий», эскадренный миноносец**

Типа «Буйный». В 1901 г. был зачислен в списки судов Балтийского флота и заложен на судовой верфи Невского судостроительного и механического завода в Санкт-Петербурге, спущен на воду 27.10.1901 г., вступил в строй 12.08.1902 г. Водоизмещение 440 т, длина 64,1 м, ширина 6,4 м, осадка 2,82 м. Двигатели: 2 вертикальные паровые машины тройного расширения, 4 котла «Ярроу». Мощность 5700 л.м. (4,2 МВт). Вооружение: артиллерия — 1×75-мм/50, 5×47-мм/35 Гочкиса; минно-торпедное — 3×381-мм ТА. Экипаж 4 офицера и 62 нижних чина.

После вступления в строй отправился на Дальний Восток с отрядом адмирала А.А. Вирениуса, однако с началом Русско-японской войны вернулся в Россию.

Вошёл в состав Второй Тихоокеанской эскадры и 29.08.1904 г. покинул Кронштадт под командованием капитана 2 ранга А.С. Шамова.

Во время Цусимского сражения 14 мая 1905 г. принял активное участие в спасении команды тонущего броненосца «Ослябя» и в это время получил попадание 203-мм снаряда, разворотившего носовую часть корабля. По некоторым данным, после этого миноносец получил ещё несколько попаданий. В 10.05 вечера он встретил «Бодрый», также двигавшийся в южном направлении, который пошел ему в кильватер. С рассветом, находясь южнее Цусимы, «Блестящий» начал тонуть и ввиду возможности появления японцев корабль был затоплен в точке с координатами 33°40'N, 128°20'E, а его команда и восемь спасённых с «Осляби» моряков перешли на «Бодрый». Всего на миноносце погибли 3 человека, в том числе командир капитан 2 ранга А.С. Шамов.

#### **91. «Буйный», эскадренный миноносец**

В 1901 г. был зачислен в списки судов Балтийского флота и заложен на судовой верфи



Невского судостроительного и механического завода в Санкт-Петербурге, спущен на воду 11.08.1901 г., вступил в строй 28.06.1902 г. Водоизмещение 440 т, длина 64,1 м, ширина 6,4 м, осадка 2,82 м. Двигатели: 2 вертикальные паровые машины тройного расширения, 4 котла «Ярроу». Мощность 5700 л.м. (4,2 МВт). Вооружение: артиллерия — 1×75-мм/50, 5×47-мм/35 Гочкиса; минно-торпедное — 3×381-мм ТА. Экипаж 4 офицера и 62 нижних чина.

После вступления в строй отправился на Дальний Восток с отрядом А.А. Вирениуса, однако с началом Русско-японской войны вернулся в Россию.

Вошёл в состав Второй Тихоокеанской эскадры и 29.08.1904 г. покинул Кронштадт под командованием капитана 2 ранга Н.Н. Коломейцева.

Во время Цусимского сражения 14 мая 1905 г. входил в состав 1-го отделения миноносцев. Принял активное участие в спасении экипажа тонущего броненосца «Ослябя». Всего «Буйный» взял на борт 204 человека, после чего попал под обстрел японских крейсеров и вынужден был прекратить спасение экипажа броненосца. В 3.30 миноносец дал полный ход и, отстреливаясь из орудий, направился к ушедшей вперёд эскадре. После возвращения к эскадре на «Буйном» заметили горящий русский корабль, сильно обстреливаемый противником. Этим кораблём оказался флагманский броненосец «Князь Суворов». Под огнём неприятеля «Буйный» на сильной зыби, рискуя быть раздавленным, подошёл к наветренному борту броненосца и снял с корабля вице-адмирала З.П. Рожественского и флаг-офицера с частью штаба.

К утру 15 мая «Буйный» соединился с крейсером «Дмитрий Донской» и миноносцами «Бедовый» и «Грозный». Однако миноносец был сильно поврежден и не мог продолжать дальнейший путь. В результате он был потоплен артиллерийским огнём «Дмитрия Донского». В 11.30 в 70 милях от острова Дажелет, в точке с координатами 36°12'N, 131°10'E эсминец затонул с поднятыми кормовым и стеньговыми флагами.

## **92. «Дмитрий Донской», броненосный крейсер**

Заложен 9.05.1881 г. на верфи «Нового Адмиралтейства» в Санкт-Петербурге. Спущен на воду 18.08.1883 г., введен в строй 1.08.1886 г. Водоизмещение 5800 т, длина 90 м, ширина 15,8 м, осадка 7 м. Двигатели: две 3-цилиндровые компаунд-машины. Мощность номинальная 7000 л.с., максимальная — 7360 л.с.. Вооружение: артиллерия — 1886—1895: 2×203-мм/30, 14×152-мм/28, 4×87-мм/24 (все обр. 1877), 2×64-мм/20 Барановского, 4×47-мм/??, 4×37-мм/23, 4-ств. 1-мм картечина Фарингтона; 1895—1902 гг.: 6×152-мм/45, 10×120-мм/45, 2×64-мм/20, 8×47-мм/43, 10×37-мм/23; 1902—1905 гг.: 6×152-мм/45, 4×120-мм/45, 6×75-мм/50, 2×64-мм/20, 8×47-мм/43, 10×37-мм/23, 2×7,62-мм пулемёта Максима. Экипаж 515 человек, из них 23 офицера.

В 1885—1887 гг. возглавлял особый отряд Средиземного моря. В 1887 г. вошёл в состав Тихоокеанской эскадры под командованием контр-адмирала А.А. Корнилова. В 1891 г. возглавил средиземноморский отряд из фрегата «Минин», клипера «Забияка» и черноморской канонерской лодки «Уралец». С июля 1892 г. базировался во Владивосто-

ке, составляя главную ударную силу эскадры. В августе, подняв флаг младшего флагмана, в 1893 г. посетил США, участвовал в торжествах по случаю 400-летия открытия Америки. С 1896 г. вновь на Дальнем Востоке. В 1904 г. вошел в состав 2-1 Тихоокеанской эскадры. Участвовал в Цусимском сражении.

Днем 15 мая на пути к Владивостоку был настигнут 6 японскими быстроходными крейсерами и принял бой. В результате сумел подбить два вражеских крейсера («Нанива» и «Отава»), но и сам получил серьезные повреждения. Из-за невозможности продолжать поход было принято решение направить корабль к Дажелету, свезти команду и затопить крейсер. К утру 16 мая он был отведен на полторы-две мили от берега и затоплен на большой глубине, в день кончины князя Дмитрия Донского. Примерные координаты места гибели — 37°30'N, 130°57'E. Этот бой стал последним по времени боевым эпизодом Цусимского сражения. Всего за время боевых действий на крейсере погибли 4 офицера и 55 нижних чинов своей команды, 22 нижних чина с «Осляби» и 3 моряка с «Буйного». По некоторым историческим слухам, на борту корабля находилось золото для Российского тихоокеанского флота.

По сообщению СМИ, останки корабля были найдены в конце 1990-х гг. компанией «Don-A Construction». Планировалось поднять крейсер, однако в 2001 г. компания объявила банкротство. 15.06.2018 г. крейсер был обнаружен и обследован южнокорейской поисковой компанией «Shinil Group», в Японском море в 1,3 километра от острова Уллындо на глубине 434 м. По информации поисковиков, корпус корабля сильно пострадал от снарядов, корма почти разрушена, но борта и палуба хорошо сохранились. Было заявлено о намерении поднять крейсер.

**ТОЧНОЕ МЕСТО ГИБЕЛИ НЕ ИЗВЕСТНО**



## БАССЕЙН АТЛАНТИЧЕСКОГО ОКЕАНА

### БАЛТИЙСКОЕ МОРЕ

#### **«Олонец», галиот**

Входил в состав БФ.

В августе 1744 г. в составе отряда вышел из Кронштадта в Стокгольм с багажом генерала Любераса на борту. 23 сентября в шхерах в четырех милях от Стокгольма высочил на камни, получил пробоины и затонул.

Командир: штурман Бешенцев.

#### **«Бритта-Маргарита», транспорт**

Бывший шведский транспорт, взятый в плен в 1788 г. во время войны со Швецией 1788-1790 гг. Вошел в состав БФ. Длина 24,4 м, ширина 6,7 м, осадка 3 м.

В 1792, 1793, 1795 и 1798-1802 гг. перевозил грузы между портами Финского залива. Участвовал в войне с Францией 1792—1797 гг. В июне-августе 1796 г. в составе транспортной эскадры перешел из Кронштадта в Ревель, затем в Ширнесс, доставив на суда эскадры вице-адмирала П.И. Ханькова продовольствие и материалы, а 11 октября вернулся в Кронштадт. 14 июля 1802 г., следуя в Роченсальм, у острова Торсари (Тиуринсари, Финляндия) шквалом был выброшен на берег и разбился. Погиб 1 матрос.

Транспортом в разное время командовали: П.М. Дефабр (1792 г.), виконт К. Патен (граф де Патин) (1793 г.), А.Т. Подчертков (1795 г.), Л.В. Спафарьев (1796 г.), А.И. Бахтин (1798—1799 гг.), Г.Ф. фон Адлерберг (1799 г.), Я.И. Баррет (1800 г.), Е.Л. Половцов (1801 г.), Д.С. Шишмарев (1802 г.).

#### **«Фрау Корнелия», парусно-гребное судно**

Бывший шведский транспорт, взятый в плен в 1808 г. во время войны со Швецией 1808-1809 гг. Вошел в состав БФ. Длина 26,8 м, ширина 7,6 м, осадка 4,3 м.

В 1808 и 1809 гг. судно ходило в аландских и финляндских шхерах. В 1810 г. и 1811 г. перевозил грузы между портами Финского залива. Участвовало в Отечественной войне 1812 г. и войне с Францией 1813—1814 гг. В июне 1812 г. в составе отряда гребной флотилии капитана 2 ранга И.С. Сульменева перешло из Кронштадта в Свеаборг, а затем в Ригу. 10.08.1812 г. вместе с английской эскадрой контр-адмирала Т. Мартена покинуло Ригу и 19 сентября прибыло на Данцигский рейд, где участвовало в блокаде крепости. 7 октября вернулось в Ригу, затем ходило в Перновский залив для оказания помощи ТР № 12. 10.10.1812 г. с отрядом ушло в Свеаборг. В 1813 г. перешло в Ригу, а затем вновь прибыло на Данцигский рейд, где присоединилось к эскадре капитана 1 ранга графа Л.П. Гейдена, блокировавшей крепость.

3 октября 1813 г. по пути от Данцига в Свеаборг село на камни у финского острова Нерсгольм (к востоку от острова Готланд, Финляндия)) и разбилось. Экипаж был спасен. В разное время судном командовали: О.Е. фон Коцебу (1808-1809 гг.), И.Н. Бернатский (1810 г.), А.И. Бедрицкий 2-й (1811 г.), Л.В. Токмачев (1812 г.), Е.Ф.Тыртов (1813 г.).

#### **Канонерские лодки без названия**

В 1790 г. (в ходе Русско-шведской войны 1788—1790 гг.) в финляндских шхерах без вести пропали 8 гребных канонерских лодок. Основные размерения 20,7×4,6×1,5 м, вооружение по одной 18-фн и 12-фн пушки, 2 мачты, 15 банок. Экипаж 70 чел, в том числе 60 гребцов. Строились на Волховской верфи, спущены в 1788 г., вошли в состав БФ.

#### **«Стрела», шхуна**

Заложена на верфи в Лодейном Поле 19.05.1829 г. и после спуска на воду 3.09.1829 г. вошла в состав Балтийского флота. Корабельный мастер — Н.И. Федоров. Длина 24,4 м, ширина 6,7 м, осадка 2,7 м, вооружение 14 орудий, экипаж 50 человек. В составе отряда мелких судов под командованием контр-адмирала А.П. Лазарева на пути из Ботнического залива к мысу Дагерорт в бурную ночь на 20 августа 1831 г. разлучилась с отрядом и пропала без вести у берегов современной Эстонии. Посланные на поиски шхуны брига «Феникс» и «Усердие» не нашли ее следов. Бесследно исчезли командир — лейтенант М.Е. Шалухин, 3 офицера, 3 гардемарина и 47 нижних чинов.

#### **«Вежа», парусно-винтовая шхуна**

Парусно-винтовая двухмачтовая шхуна с железным корпусом. Одна из четырех шхун типа «Бакан». Заложена в Англии в январе 1856 г., после спуска на воду 15(27).04.1857 г. вошла в состав Балтийского флота России. Водоизмещение 284 т. Длина 39,63 м, ширина 6,1 метра, осадка 2,6 м. На судне была установлена паровая машина мощностью 40/90—120 (номинальных/индикаторных) л.с.

11(23) февраля 1868 г. в проливе Моонзунд шхуна села на камни. В феврале следующего года была сорвана с камней льдом, унесена в море и затонула (Эстония).

#### **«Архангел Михаил», фрегат**

Входил в состав БФ. Участвовал в войне с Францией 1792-1797 гг. Крейсировал в Северном море, конвоировал английские транспорты. Возвращаясь из Северного моря, 15.10.1796 г. вышел из Копенгагена в Балтийское море, 25 октября из-за ошибки в численности (считал себя в 6 милях от Наргена) сел на камни у полуострова Паркалаут, но вскоре стянулся с них и под управлением лоцмана направился в одну из бухт. Через полтора часа ударился днищем о подводный камень, через пробоину наполнился водой и затонул. Экипаж был спасен.



**«Карс-Макер», галиот**

Входил в состав БФ. Капитан: лейтенант Г. Бахметьев. 10.09.1734 г. в составе отряда вышел с Кронштадтского рейда в Ревель, но 12 сентября на переходе разбился. Погиб один человек.

**«Нерва», шмак**

Построен на Олонецкой верфи в 1734 г. С 1735 по 1741 г. состоял на грузовых перевозках между портами Финского залива. В 1741 г. по дороге из Ревеля в Рогервик налетел на риф в шхерах и разбился.

**«Кит», транспорт**

Спущен на воду в 1806 г. и вошел в состав БФ.

В 1806 г. перешел из Лудейного Поля в Кронштадт. В 1808 г. находился на кронштадтском рейде. В 1810—1811 гг. перевозил грузы между портами Финского залива. Участвовал в Отечественной войне 1812 г и войне с Францией 1813-1814 гг. В составе гребной флотилии контр-адмирала А.В. фон Моллера вышел из Свеаборга и 31.7.1812 г. прибыл в Ригу. 23 сентября ушел из Риги в Кронштадт, а в июне 1813 г. вернулся обратно. 13 августа 1813 г. шел из Риги к Данцигу с провиантом для судов отряда капитана 1 ранга графа Л.П. Гейдена, но в Данцигском заливе шквалом был выброшен на косу Нерунг и разбился. Экипаж был спасен.

Командиры: С.М. Гололобов 2-й (1808 г.), М.В. Милюков (1810—1811 гг.), С.Н. Назимов (1812 г.), А.И. Саблин (1813 г.).

**«Абихаил», транспорт**

Конфискован в 1812 г. и вошел в состав БФ. Размеры 23,5×7,3×4,7 м.

В 1813 г. под командованием Н.Н. Савина перешел из Свеаборга к Данцигу, затем пошел к Мемелю. Разбился близ Мемеля (Клайпеда, Латвия).

**«Тверца», транспорт**

Заложен 30.08.1840 г., спущен на воду 24.5.1842 г. и вошел в состав БФ.

В 1842 г. в составе отряда перешел из Архангельска в Кронштадт. В 1843—1853 гг. перевозил грузы между портами Финского залива. Участвовал в Крымской войне 1853—1856 гг. В 1854 и 1855 г. в составе 3-й флотской дивизии находился в Свеаборге. В июле 1855 г. был затоплен в одном из проливов, чтобы закрыть проход на рейд.

Командиры: П.И. Чепелев (1842—1845 гг.), Н.Я. Киприянов (1846—1849 гг.), П.А. Петровский (1850-1854 гг.).

**«Александр», галиот спецпостройки**

Заложен в 1798 г. на Галерной верфи Санкт-Петербурга, спущен на воду в 1799 г. и вошел в состав БФ. В 1800—1810 гг. перевозил грузы между портами Финского залива. В 1810 г. затонул.

### **«Ветряница», транспорт**

Заложен на Лодейнопольской верфи, спущен на воду в 1806 г. и вошел в состав БФ.

В 1806 г. перешел из Лодейного Поля в Кронштадт. В 1807 г. перевозил грузы между Кронштадтом и Ревелем. Участвовал в войне со Швецией 1808-1809 гг. Сожжен неприятелем в 1808 г.

Командиры: В.В. Зыбин (1806 г.), И. Я. Повало-Швейковский (1807 г.).

### **«Неман», транспорт**

Заложен 13.09.1852 г. на Охтенской верфи. Строитель И.А. Амосов. Спущен 2.06.1853 г., вошел в состав БФ. Водоизмещение 655 т. Размещения: 33,2( между перпендикулярами)×8,7(б/о)×6,1 м.

22.08.1853 г. под командованием П.Я. Шкота начал переход из Кронштадта в Петропавловский порт. Выйдя 3 сентября из Копенгагена, попал в шторм и вынужден был зайти в Гельсинор. 22 сентября покинул Гельсинорский рейд, но в проливе Каттегат вновь попал в сильный шторм и 23 сентября разбился в шведских шхерах. Экипаж был спасен.

### **Канонерские лодки без названия**

Во время Отечественной войны 1812 г. и войны с Францией 1813-1814 гг. русский гребной флот участвовал в обороне Риги, блокаде Данцига, штурме Вексельмюнде. При этом были потеряны от посадки на мель 13 канонерских лодок. 4 лодки разбились в море и 3 разбились у островов Нарген и Вульф в 1812 г. 5 лодок разбились у острова Нерун в 1813 г., 1 лодка разбилась у Данцига в 1813 г.

### **«Олонец», галиот спецпостройки**

Заложен в 1740 г. на Новоладожской верфи, спущен на воду в августе 1741 г., вошел в состав БФ.

В 1742—1744 гг. перевозил грузы между портами Финского залива.

В августе 1744 гг. в составе отряда вышел из Кронштадта в Стокгольм с багажом генерала Любераса на борту. 23 сентября в шхерах в четырех милях от Стокгольма выскочил на камни, получил пробоины и затонул.

### **«Фёдор», галиот спецпостройки**

Заложен на Городской верфи Санкт-Петербурга, спущен на воду в 1790 г., вошел в состав БФ. В 1791-1794 гг. перевозил грузы между портами Финского залива.

В октябре 1794 г. следовал из Кронштадта в Ревель, но крепким ветром был отнесен к северному берегу Финского залива и вошел в шхеры у Свеаборга. 10 октября шквалом был выброшен на камни и разбился. Экипаж был спасен.

Командиры: П.Г. Чертов (1792 г.), А. Ларионов (1794 г.).

### **«Импресса», транспорт**

Бывший шведский транспорт, взятый в плен. Вошел в состав БФ.

В 1792—1794 гг. перевозил грузы между портами Финского залива. 1 июля 1794 г. на переходе из Кронштадта в Роченсальм свежим ветром был прижат к южному берегу Финского залива, отдал якорь, но не удержался и был выброшен на берег. Экипаж спасен.

Командиры: В.Н. Нордштейн (с 1792 до июня 1793 гг.), П.Г. Качалов (с июня 1793 г.), Н.А. Дурново (1794 г.).

### **«Надежда», транспортная яхта**

Входила в состав БФ. В 1824 г. перевозила грузы между портами Финского залива. 23 сентября 1824 г., следуя из Ревеля в Нарву, из-за ошибки в счислении выскочила на восточный берег Нарвской губы. Экипаж и груз были спасены (Эстония).

Капитан: лейтенант Я.Я. Повало-Швейковский.

### **«Дер Юнг Иоанн», транспорт**

Входил в состав БФ. В 1827 г. крейсировал в Рижском заливе. 5 октября 1827 г. по вине штурмана разбился у острова Кино в Рижском заливе. Экипаж был спасен.

Командир: П.И. Талызин.

### **«Надежда», шлюп**

Один из двух кораблей (второй — «Нева»), совершивших 1803—1806 гг. первое русское кругосветное плавание под командованием И.Ф. Крузенштерна и Ю.Ф. Лисянского.

В Лондоне Ю.Ф. Лисянским для экспедиции были куплены два судна «Леандр» (“Leander”) и «Тэмз» (“Thames”). 5 июня 1803 г. «Леандр» пришёл в Кронштадт, где по воле императора был переименован в «Надежду» и зачислен в списки Российского Императорского флота.

«Леандр» представлял собой построенный в 1800 г. (мастер С. Anderson) вооружённый 16 карронадами трёхмачтовый шлюп. Наибольшая длина по корпусу 34,2 м, длина по ватерлинии 29,2 м. Наибольшая ширина 8,84 м. Водоизмещение 450 т, осадка 3,86 м. Шлюп был построен для коммерсанта Т. Huggins для торговли между Англией и Африкой. Возможно, подводная часть корпуса шлюпа была обшита медными листами.

В Кронштадте руководить подготовкой шлюпов для предстоящего плавания был назначен инспектор кораблестроительных работ Кронштадтского порта И.П. Амосов. Предположительно, на корабль было установлено носовое украшение в виде двуглавого орла, а корпус шлюпа был окрашен в традиционные для Русского флота цвета: черные борта с белой полосой по линии орудийных портов, белые бархоуты и стволы мачт.

7(19).08.1803 г. шлюп «Надежда» вышел в экспедицию из Кронштадта. В ходе экспедиции исследователи собрали уникальные ценные ботанические, зоологические и этнографические коллекции. Осуществили астрономические наблюдения для определения координат мест, где шлюпы побывали. Провели наблюдения за морскими течениями, прозрачностью, темпера-

турой, удельным весом и плотностью воды на глубинах до 400 м. Сделали записи приливов и отливов, а также колебаний барометра. Эти систематические и тщательные наблюдения за состоянием и движением моря послужили базой для создания новой науки океанографии.

Осенью 1808 г. «Надежда» была зафрахтована купцом Российско-американской компании Д. Мартином для перевозки товаров из Кронштадта в Нью-Йорк, и в первом же рейсе, в декабре 1808 г. судно, затёртое льдами у берегов Дании, погибло.

#### **«Аяке», бриг**

Заложен 26.05.1842 г. в Санкт-Петербургском Главном адмиралтействе. Строитель А.И. Пипин. Спущен на воду 22.07.1843 г., вошел в состав БФ. Водоизмещение 440 т. Размерения: 30,5(между перпендикулярами)×9,1(б/ох)×3,9×4 м. Вооружение: 20 24-фн карронад.

В 1844—1847 гг., 1851 г. и 1852 г. в составе отрядов и эскадр находился в практических плаваниях в Балтийском море и Финском заливе. Участвовал в экспедиции БФ в датские воды в 1848-1850 гг. 29.04.1848 г. в составе 3-й флотской дивизии контр-адмирала И.П. Епанчина вышел из Кронштадта, 18 мая прибыл к Данцигу, а 25 мая — к о. Мэн. До 7 августа крейсировал в районе о-вов Мэн, Рюген и Борнгольм, с 7 по 22 августа находился в Кеге-бухте, а 1 сентября вернулся в Кронштадт. С 27.06 по 11.07.1849 г. в составе 1-й флотской дивизии вице-адмирала А.П. Лазарева находился на Зондербургском рейде. В 1850 г. и 1853 г. выполнял гидрографические работы в Балтийском море. Участвовал в Крымской войне 1853—1856 гг. В 1854 и 1855 г. в составе 3-й флотской дивизии вице-адмирала Я.А. Шихманова находился в готовности в Свеаборге. 15 июня 1855 г. затоплен в одном из проливов, чтобы закрыть проход на Свеаборгский рейд англо-французским судам.

Командиры: Н.П. Опочинин (1844-1846 гг.), барон В.Ф. Таубе (1847—1849 гг.), П.И. Истомин (1850—1851 гг.), В.Л. Илляшевич (1852—1854 гг.), И.С. Варваций (1855 г.).

## **ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА**

#### **ВТ-546 «Аусма», военный транспорт**

Грузовой пароход Балтийского государственного морского пароходства. Водоизмещение 1791 т.

Следовал из Таллина в Ленинград в составе конвоя № 3, имея на борту гарнизон Палдиски (до 1200 чел.). 29 августа 1941 г. в 13.00 затонул от прямого попадания авиабомбы у о. Родшер. Число погибших неизвестно.

#### **«Веха», гидрографическое судно**

Построено в 1937 г. и вошло в состав КБФ в качестве гидрографического судна. Водоизмещение 120 т. Размерения 24,5×5,5×2,1 м. ГЭУ котломашинная, 200 л.с. Скорость 8 узлов.

В начале Великой Отечественной войны базировалось на Ханко. Погибло 27 июня 1941 г. у берегов Финляндии от подрыва на mine.

#### **«Ата», трехмачтовая парусно-моторная шхуна**

Построена в 1925 г. Полная вместимость 199,6 брт. Скорость 6 узлов. После вхождения Эстонии в СССР национализирована в октябре 1940 г. До 1940 г. — «Ата». Участвовала в перебазировании флота из Таллина в Кронштадт, шла в конвое № 2. Повреждена 29.08.1941 г. торпедой финского сторожевого катера «VMV-17». При попытке захвата катер был отогнан винтовочно-пулеметным огнем со шхуны. Затонула во время последовавшего шторма.

#### **«К-2», крейсерская дизель-электрическая подводная лодка**

Второй корабль серии XVI типа «Крейсерская».

Заложена 27.12.1936 г. на заводе № 194 имени А. Марти в Ленинграде под заводским № 452. Спущена на воду 29.04.1938 г. и включена в состав 13-го дивизиона учебной бригады подводных лодок Балтийского флота. Вошла в строй 16.12.1939 г.

Летом 1940 г. вместе с однотипной «К-1», эсминцем «Стремительный» и несколькими другими кораблями проследовала через Беломоро-Балтийский канал. 6 августа вошла в состав Северного флота и зачислена в 1-й дивизион бригады подводных лодок Северного флота с базой в Полярном. Бессменным командиром лодки на всём протяжении её службы был капитан 3 ранга В.П. Уткин.

Лодка совершила 7 боевых походов общей продолжительностью 115 суток, провела четыре торпедные атаки, выпустила 9 торпед и 2 минные постановки, в которых выставила 33 мины. На выставленных минах по проверенным послевоенным данным погиб транспорт «Акка» (2646 брт).

Пропала без вести в сентябре 1942 г., предположительно подорвалась на минах в Тана-фьорде (Норвегия).

#### **«М-96», малая подводная лодка**

Серии XII типа М — «Малютка». Заложена 26.07.1937 г. на заводе № 112 «Красное Сормово» в Горьком. Спущена на воду 20.07.1938 г., вступила в строй 20.11.1939 г. 12.12.1939 г. вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота.

Начало войны встретила в составе 8-го ДиПЛ 2-й БПЛ, базировалась на Ханко (Голланд). Совершила 7 боевых походов.

7 сентября 1944 г. отправилась на разведку минных заграждений в Нарвском заливе. 8 сентября подорвалась на mine и погибла со всем экипажем.

#### **«Т-299», тральщик специальной постройки**

Тип «Виестурс». Заложена в 1926 г. на французской верфи «А. С. de la Loire» по



заказу Латвии. Спущен 11.08.1926 г., вступил в строй в 1926 г. и вошел в состав ВМС Латвии. Водоизмещение стандартное 265 т, полное — 310 т; длина 48,8 м, ширина 6,4 м; осадка 1,8 м; энергетические установки — 2 паровые машины и 2 паровых котла; мощность 750 л.с; экипаж 40 человек. Вооружение: 1×76-мм и 1×45-мм орудие; 1×20-мм зенитный автомат; 3×12,7-мм пулемета; 30 мин.

После вхождения Латвии в состав СССР 13.08.1940 г. вошел в состав КБФ под наименованием «Т-299». До 17.10.1940 г. — «Иманта». Погиб 1 июля 1941 г. от подрыва на mine западнее пролива Созлавяйн.

#### **«ТКА № 27», торпедный катер**

Типа «Г-5». Заложен 28.11.1938 г., спущен на воду летом 1939 г., вступил в строй 8.09.1939 г. и 11.09.1939 г. вошел в состав КБФ. До 25.05.1940 г. — № 143. Участвовал в обороне Лиепайи. 26.06.1941 г. совместно с тремя другими ТКА обеспечивал эвакуацию командования и штаба Либавской ВМБ в Виндаву (Латвия). 27.06.1941 г. на переходе был атакован бомбардировщиками противника и потоплен.

#### **«ТКА № 123», торпедный катер**

Заложен осенью 1938 г., спущен весной 1939 г., вступил в строй 29.05.1939 г. и вошел в состав ЧФ. Весной 1940 г. по железной дороге доставлен в Ленинград и 7.04.1940 г. включен в состав КБФ. Участвовал в обороне Рижского залива и Моонзундских островов. Погиб 18.07.1941 г. от артиллерийского огня германских тральщиков в Ирбенском проливе.

#### **«ТКА № 12», торпедный катер**

Типа «Д-3». 23.09.1941 в Финском заливе в районе банки Орренгрунд (Финляндия) во время атаки конвоя противника получил повреждения от немецких катеров охранения и затонул.

#### **«ТКА № 151», торпедный катер**

Типа «Г-5». До 7.09.1941 — № 154. 3.10.1941 г. погиб на переходе от острова Даго (Эстония) к Ханко (Финляндия), причины гибели неизвестны.

#### **«ТК-131», торпедный катер**

Типа «Г-5». До 7.09.1941 г. — «ТК-134».

17 октября 1941 г. на переходе юго-западнее Гогланда (Финский залив) был атакован и потоплен пулеметным огнем двумя финскими самолетами “Fokker D-21”.

#### **«ТК-123», торпедный катер**

Типа «Г-5».

18 июля 1941 г. при дневной атаке конвоя противника в Ирбенском проливе был подожжен артиллерийским огнем немецких тральщиков и затонул.

**«ТК-114», торпедный катер**

Типа «Г-5». До 7.09.1941 — «ТК-184».

1 октября 1941 г. вечером во время перехода был ослеплен прожектором с финского острова Ранкки и сел на камни возле Рейпон севернее острова Гогланд в Финском заливе. На следующий день был обстрелян немецким разведывательным самолетом и в 9.25 взорвался. Личный состав снят катером ТК-53 (Финляндия).

**«ТК-151», торпедный катер**

Типа «Г-5». До 7.09.1941 — «ТК-154».

3 октября 1941 г. по неизвестным причинам погиб на переходе от острова Даго к Ханко (Финский залив). Весь экипаж пропал без вести.

По одним данным, 3 октября 1941 г. он был потоплен авиацией противника на выходе из Ирбенского пролива, по другим данным — 5 октября 1941 г. был потоплен вражескими миноносцами при отходе от острова Сырве (полуостров о. Сааремаа, Эстония).

**МО № 510, малый охотник за подводными лодками**

Типа «МО-4». Заложен в конце 1940 г. (заводской № 207), спущен на воду весной 1941 г., вступил в строй 7.07.1941 г. и 25.07.1941 г. включен в состав КБФ. С 7.09.1941 г. — «МО № 306». Участвовал в перебазировании флота из Таллина в Кронштадт 28-29.08.1941 г., эвакуации гарнизонов полуострова Ханко и о. Гогланд в октябре-декабре 1941 г. Погиб 9 июля 1942 г. от огня береговой артиллерии противника на переходе к о. Соммерс (у острова Бенгшер, р-н Ханко).

**«ПК-217», малый охотник за подводными лодками**

Типа «МО-2». Построен в 1935-1936 гг. и включен в состав 2-го БОПС МПО НКВД Прибалтийского погранокруга. 22.06.1941 г. вошел в оперативное подчинение, а 25.07.1941 г. организационно включен в состав КБФ. С 25.07.1941 г. — МО № 406, с 7.09.1941 г. — МО № 112.

Участвовал в эвакуации гарнизона полуострова Ханко. 3 декабря 1941 г. восточнее Ханко был по ошибке обстрелян эсминцем «Славный», получил тяжелые повреждения и затоплен экипажем в связи с невозможностью буксировки.

## АТЛАНТИЧЕСКИЙ ОКЕАН

**«Красноярск», товарный пароход**

Бывший недостроенный английский товарный пароход “Pentland Range”. Постройка велась по заказу компании “Furness, Withy & Co”. 21.07.1915 г. куплен у фирмы “The Neptune Steam Navigation Co.” за 130000 фунтов стерлингов для усиления средств по транспортировке военных грузов. 15.10.1915 г. переименован в «Красноярск». Корпус

стальной двухпалубный с двойным дном. Механизмы фирмы “Richardsons, Westgarth & Co”. Имел две мачты и одну дымовую трубу. Вместимость 5812 брт/3655 нрт. Размеры: 121,92×15,85×10,79/8,69 м. Главные механизмы: 1 вертикальная 3-цилиндровая ПМ тройного расширения, 3 цилиндрических котла. Мощность 2700 инд.л.с./535 нар.л.с. Грузоподъемность 7150 т.

Обеспечивал экспортные перевозки между портами союзников и Русского Севера. В ноябре 1917 г. в Архангельске поступил в распоряжение английского Адмиралтейства с целью централизации управления транспортными операциями союзников. После подписания советским правительством сепаратного Брестского договора пароход в апреле 1918 г. был реквизирован британскими властями в Галифаксе и передан управлению “The Shipping Controller” с припиской к Лондону. Эксплуатирующей фирмой была “Royal Mail Steam Packet Co”. К моменту создания в январе 1922 г. советского Добровольного флота находился в распоряжении английского правительства.

В апреле 1923 г. по решению суда товарный пароход «Красноярск» передан советскому Добровольному флоту, но для компенсации издержек вскоре был продан английской компании “St. Mary Steamship Co”. Затем переименован в “Eastway” и получил приписку к Кардифу. 22 октября 1926 г. затонул во время урагана в западной части Атлантического океана при следовании с грузом угля из Хемптон-Роадс в Пернамбуко.

#### **«Тобол», товарный пароход**

Бывший английский товарный пароход “Cheltenham”. Корпус стальной однопалубный башенного типа. Механизмы фирмы “William Doxford & Sons”. Имел две мачты и одну дымовую трубу. Водоизмещение 6120 т. Вместимость 3741 брт/2415 нрт. Размеры: 104,36×14,20×7,59/7,92 м. Главные механизмы: 1 вертикальная 3-цилиндровая ПМ тройного расширения, 2 цилиндрических котла. Мощность 1600 инд.л.с./301 нар.л.с.

Первоначально принадлежал фирме “Austin Friars Steam Shipping Co.” и имел приписку к Лондонскому порту. 19.06.1904 г. задержан в Японском море в районе Хакодате крейсером «Громобой» при следовании из Отары в Фузан с грузом шпал и другого материала для Сеул-Фузанской железной дороги. 21.06.1904 г. приведен во Владивосток с призовой партией. 13.11.1904 г. признан по суду военным призом. 12.02.1905 г. зачислен в список судов Сибирской флотилии как транспорт «Тобол». 3.06.1905 г. включен во вновь сформированный отдельный отряд судов для охраны вод Уссурийского края. В 1906 г. использовался для размещения воздухоплавательного парка, а позднее входил в состав Партии траления Владивостокского порта.

В апреле 1916 г. куплен Добровольным флотом для усиления средств по транспортировке военных грузов. Впоследствии обеспечивал экспортные перевозки между портами союзников и Русского Севера.

29 октября 1917 г. торпедирован западнее Оркнейских островов немецкой подводной лодкой “U 52” при следовании из Блита в Архангельск с 5147 т угля и затонул.

## СЕВЕРНОЕ МОРЕ

### **«Киев», паролод**

Построен в 1896 г. на верфи “Joseph & G. Thomsons” в Клайдбанке (Шотландия) по контракту, заключенному в 1895 г. с Добровольным флотом. Предназначался для доставки железнодорожных материалов на строительство Сибирской железной дороги. Мог принимать на борт 19 пассажиров в каюты 1 класса, 38 — 2 класса, 49 — 3 класса, а также 866 — палубных (при ближних рейсах 2508 чел.).

В первый рейс с грузами для Дальнего Востока вышел из Одессы 6.05.1896 г. Во второй половине 1898 г. использовался для доставки экспедиционных войск России на о. Крит (700 военнослужащих с вооружением). В 1900 г. во время подавления «боксерского восстания» в Китае «Киев» доставил туда из Одессы часть российского десантного корпуса. Во время Русско-японской войны, выйдя из Одессы, 7.11.1904 г. присоединился в Суде к отряду адмирала Фелькерзама. В декабре 1904 г. в Носси-Бэ (Мадагаскар) паролод включен в отряд ТР 2-й Тихоокеанской эскадры.

Во время перехода через Индийский океан «Киев» участвовал в буксировке ММ. 6.04.1905 г. «Киев» покинул эскадру и направился в Сайгон. После войны, 17.10.1905 г. вышел из Сайгона в Шанхай, а оттуда 4 ноября пришел в Нагасаки за русскими пленными. С декабря 1905 г. эксплуатировался на Восточной линии.

Летом 1914 г. «Киев» с грузом следовал во Владивосток. Узнав о начале войны, паролод прошел возле корейского берега и на подходе к Владивостоку был встречен русскими ММ, под охраной которых прибыл в порт. В октябре 1914 г. «Киев» направили в Ванкувер за военными грузами. В марте 1916 г. под проводкой ледокола он доставил к о. Мудьюг большую партию винтовок, патронов, гранат и другого военного имущества, которую затем гужевым транспортом переправили в Архангельск.

28 октября 1916 г. во время очередного военного рейса из Архангельска в Лейт «Киев» разбился на камнях в Северном море. Погибли 8 чел.

## ЧЕРНОЕ МОРЕ

### **«Миус», бот**

Заложен на Новохоперской верфи, спущен в 1772 г., вошел в состав Азовского Флота. Основные размеры 20,1×5×2,3 м, вооружение 12 орудий и фальконетов. Участвовал в войне с Турцией 1768—1774 гг. 22.07.-9.09.1782 г. перешел из Херсона в Смирну, доставив туда русского консула И.И. Хемницера. Возвращаясь на родину, 22 октября 1782 г. бот вышел из Константинополя, но в Херсон не прибыл. Пропал без вести в Черном море.

Командир: капитан-лейтенант Я.И. Лавров.

### **«Крым», фрегат**

Заложен 29.09.1778 г. на Новохоперской верфи под первоначальным названием

«Десятый», строитель С.И. Афанасьев, спущен 14.04.1779 г., вошел в состав Азовского флота, с мая 1783 г. — в составе Черноморского флота. Длина 39 м, ширина 10,5 м, осадка 3,6 м, вооружение 44 орудия (28 12-фн, 12 6-фн, 4 3-фн). Участвовал в войне с Турцией (1787—1791 гг.).

31.08.1787 г. в составе эскадры контр-адмирала графа М.И. Войновича вышел из Севастополя к берегам Болгарии на поиск турецких судов. 8 сентября у м. Калиакра эскадра попала в сильный шторм, продолжавшийся пятеро суток. В ночь на 9 сентября фрегат пропал без вести.

Командир: капитан 2 ранга Н.Ф. Селиверстов.

### **№ 3, транспорт**

Бывший турецкий «купец», взят бригом «Орфей» у Сизополя 4.05.1829 г. Вошел в состав ЧФ.

28.09.1829 г. в составе отряда гребной флотилии вышел из Сизополя в Николаев. 6 октября во время сильного шторма отстал от отряда и пропал без вести.

Командир: лейтенант К.Т. Алексеев.

### **«Азов», товаро-пассажирский пароход**

Построен на судовой верфи «А. Leslie & Co» в Ньюкасле и 17.08.1867 г. передан заказчику — Русскому обществу пароходства и торговли (РОПиТ). Имел две палубы. Эксплуатировался между российскими портами Черного моря и портами Ближнего Востока и Греции, потом был учебным судном.

В 1884 г. во время сильного шторма после столкновения с парусником затонул в районе Смирны.

### **«Долгота», гидрографическое судно**

Бывший моторный катер, построен в 1910 г. в Севастополе. В 1921 г. вошел в состав Убеко Чернооз в качестве гидрографического катера. Водоизмещение 7,1 т. Размерения: 9,3×2,3×1,1 м. ГЭУ дизельная, 24 л.с. Скорость 8 узлов, дальность 320 миль. Экипаж 3 чел. До 1925 г. — № 225, до 1926 г. — № 8, до 1932 г. — «У-8».

В 1932 г. переклассифицирован в ГИСУ. Накануне войны находилось в составе РГС Николаевской ВМБ. Участвовало в эвакуации войск из Херсона. 5.09.1941 г. затоплено экипажем в Днепровском лимане ввиду невозможности прорыва в Черное море.

### **«Голик», гидрографическое судно**

Бывший буксирный пароход, построен в 1920 г. Херсоне и вошел в состав Морских сил Черного моря в качестве посыльного судна. Водоизмещение 100 т. Размерения: 26,5×5,2×2,3 м. ГЭУ котломашинная, 160 л.с. Скорость 8/6 узлов, дальность 740 миль. До 1926 г. — «Александр Ваддон», до 1932 г. — «Вега».

В 1921 г. переклассифицирован в ГИСУ. Во время Великой Отечественной войны обеспечивал постановки минных заграждений в районе Одесской ВМБ, участвовал в эва-





куации войск их Херсона. 5.09.1941 г. затоплен экипажем в Днепровском лимане ввиду невозможности прорыва в Черное море (по другим данным — взорван в Одессе ввиду невозможности ухода).

#### **«Черкасск», пароход**

Товарный пароход Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ).

Потерпел кораблекрушение, налетев на камни 20 января 1882 г. у входа в Бургасский залив. Через 20 дней переломился пополам и затонул.

#### **№ 10, транспорт**

Бывший турецкий транспорт, взятый в плен во время войны с Турцией 1828—1829 гг. Вошел в состав ЧФ.

8.07.1829 г. в составе отряда вышел из Севастополя к Сизополю с десантом на борту. 11 июля в корпусе открылась сильная течь, справиться с которой экипаж не смог (из-за ветхости судна). Экипаж и десант были сняты, а транспорт затонул.

Командир: П. С. Луговской (1829 г.).

#### **«Утка», транспорт**

Заложен 28.01.1819 г., спущен 29.07.1819, вошел в состав ЧФ. Размерения: 16,5×5,1×3 м; 2 орудия.

В 1820—1824 гг. ходил между портами Черного моря. В 1824 г. разбился в устье Дуная во время шторма.

Командиры: А. 0М. Мансветов (1820—1822 гг.), П. 0П. Клавер (1823—1824 гг.).

#### **«Голубчик», колесный буксирный пароход**

Построен по заказу РОПиТ в 1859 г. на судовой верфи “С. Mitchell & Co” в Ньюкасле в Англии (строительный № 64). Спущен на воду 30.04.1859 г. и вступил в строй с портом приписки — Одесса. Водоизмещение 265 т, вместимость 114 нрт, длина 47,5 м, ширина 7,7 м, осадка 1,2 м, мощность паровой машины 100 л.с, скорость хода 8 уз. Судно эксплуатировалось на Черном и Азовском морях.

26.02.1877 г. после начала войны с Турцией и установки двух 4-фунтовых орудий буксир был зачислен в состав Черноморского флота в качестве вооруженного парохода.

19.04.1880 г. пароход «Голубчик» был исключен из списка флота и после модернизации в 1883 г. в Одессе передан Болгарии для укрепления ее военного флота, получив новое имя — «Хан Крум». В 1907 г. «Хан Крум» числился яхтой Военного министерства Болгарии. В июле 1913 г., во время 2-й Балканской войны, пароход во избежание захвата противником был затоплен командой в районе Русы.

#### **«Камбала», транспорт**

Заложен 20.03.1819 г., спущен 14.02.1820 г, вошел в состав ЧФ.

В 1820—1827 гг. перевозил грузы между портами Черного моря. Участвовал в войне с Турцией 1828—1829 гг. в составе Дунайской флотилии. Затонул в 1831 г.

**«Александр», транспорт**

Входил в состав ЧФ.

В 1786 и 1787 гг. перевозил грузы между Севастополем и Глубокой Пристанью. Участвовал в войне с Турцией 1787—1791 гг. Находился в Днепровском лимане. 17 июня 1788 г. в составе эскадры контр-адмирала П. Джонса участвовал в сражении с турецким флотом под Очаковом, в результате полученных повреждений затонул.

Командир: П.Д. Савицкой (1787—1788 гг.).

**«Днепр», транспорт**

Входил в состав ЧФ.

В 1786 и 1787 г. перевозил грузы между портами Черного моря. Участвовал в войне с Турцией 1787—1791 гг. Находился в Днепровском лимане. 30 ноября 1788 г. был поврежден льдами и затонул.

**«Кричев», транспорт**

Входил в состав ЧФ.

В 1786 и 1787 гг. перевозил грузы между портами Черного моря. Участвовал в войне с Турцией 1787—1791 гг. Находился в Днепровском лимане. 30 ноября 1788 г. был поврежден льдами и затонул.

**«Сухум-Кале», транспорт**

Заложен в Николаевском адмиралтействе. Строитель — полковник Разумов. Спущен на воду 17.06.1827 г. Размеры: длина 28 м, осадка 4,6 м, 3 мачты. Вооружение: шесть 3-фн пушек.

В 1827 г. переведен на Средиземное море, в 1828—1829 гг. крейсировал в Архипелаге, доставлял припасы на суда эскадры. В феврале 1830 г. вернулся в Николаев. 13 марта 1833 г. во время стоянки у Пицунды был шквалом сорван с якоря, выброшен на берег и разбит.

**№ 2, транспорт**

Бывший турецкий транспорт, взятый в плен во время войны с Турцией 1828—1829 гг. Вошел в состав ЧФ.

В 1829—1831 гг. перевозил грузы между портами Черного моря. 29 июля 1831 г. при выходе из Сулинского гирла Дуная сильной зыбью был выброшен на мель. Экипаж не смог стянуть транспорт на глубину и съехал на берег, а 30 июля сильным ветром и волнами транспорт был полностью разбит. Командир: В.А. Потапович (1831 г.).

## ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА

### **«Щ-208», дизель-электрическая торпедная подводная лодка**

Серия Х проекта Щ — «Щука». Заложена 18.05.1934 г. на заводе № 200 имени 61 коммунара в Николаеве, спущена на воду 7.10.1935 г. 14.01.1937 г. вступила в строй и 9 марта вошла в состав Черноморского флота. Водоизмещение (надводное/подводное) 586/708 т. Размеры: длина 58,8 м, ширина 6,2 м, осадка 4,0 м. Силовая установка: 2×800 л.с. дизеля, 2×400 л.с. электромотора. Вооружение: 4 носовых + 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата (10 торпед), 2×45-мм орудия 21-К. Экипаж 40 человек.

В начале Великой Отечественной войны входила в 3-й дивизион 1-й бригады подводных лодок, базировавшийся в Севастополе, числилась во 2-й линии кораблей. В годы войны совершила 6 боевых походов, успехов не достигла.

23 августа 1942 г. лодка отправилась в боевой поход в район румынской Констанцы. Из похода лодка не вернулась, причина гибели неизвестна. Предполагаются версии гибели на минах, в результате отказа техники или ошибки личного состава; итальянская сторона заявила о гибели «Щ-208» в результате атаки итальянской сверхмалой подлодкой «СВ-2» в районе мыса Херсонес, однако эта версия не имеет подтверждений.

В 1980 г. обнаруженный на дне в 5 милях от острова Змеиный остов «Щуки» серии Х опознали как «Щ-208», однако в 1990-х гг. остов лодки был детально обследован, и по характерному экспериментальному пилообразному форштевню было установлено, что это лодка «Щ-212».

Место гибели лодки «Щ-208» до сих пор не установлено.

### **«У-2», торпедный катер**

Типа «Ш-4». Заводской № 213. Заложён в марте 1928 г., спущен на воду в 1929 г. 22.11.1929 г. включен в состав БФ. 21.07.1936 г. переведен в состав ЧФ. До апреля 1941 г. — № 144, до 13.11.1940 г. — № 24, до 9.04.1937 г. — № 13, до 15.12.1934 г. — № 18, до 1.08.1932 г. — № 41. В апреле 1941 г. был обращен в учебный ТКА. Водоизмещение 10 т. Длина 18,07 м, ширина 3,33 м, осадка 1,0 м. 2 бензиновых двигателя «Райт-Тайфун» общей мощностью 1050 л.с. Вооружение: первоначально 1 7,72-мм пулемет, с конца 30-х годов — 1 спаренный 7,62-мм пулемет ДА-2. С началом войны на некоторых катерах было установлено по 1×12,7-мм пулемету ДШК. Торпедное вооружение: 2 желобковых ТА для 450-мм торпед обр. 1912 г. Экипаж 6 чел.

13 августа 1941 г. на переходе Очаков — Николаев был обстрелян противником, получил серьезные повреждения, затоплен личным составом.

### **«М-31», подводная лодка**

Типа «М», XII серия. Заложена в 1940 г. в Горьком на заводе № 112 («Красное Сормово»). 7.11.1940 г. вошла в состав 7 ДПЛ 2 БПЛ Черноморского флота. Водоизмещение

(надводное/подводное) 206/256 т. Размеры: длина 44,5 м, ширина 3,3 м, осадка 2,58 м. Силовая установка: дизель 800 л.с., электромотор 400 л.с. Вооружение: 2 носовых 533-мм торпедных аппарата (2 торпеды), 1×45-мм орудие 21-К. Экипаж 20 человек.

Начало Великой Отечественной войны встретила в Севастополе. 23.06.1941 г. лодка перешла из Севастополя в Балаклаву.

Принимала активное участие в боевых действиях: несение позиционной и дозорной службы у берегов Крыма и Кавказа, снабжение Севастополя. За три рейса она доставила 15,9 т боеприпасов, 5,7 т продовольствия, 5,5 т бензина и вывезла в Новороссийск 12 человек, а также ценностей государственного банка и сберегательных касс на сумму 14.456.430 рублей (1,8 т денег и орденов).

В последний боевой поход в район о. Фидониси (Змеиный) (позиция № 43) лодка вышла вечером 14 декабря 1942 г. На связь не выходила и в базу не вернулась. По данным противника, в 21.52 17 декабря в бухте Жебрияны речной катер-тральщик «FR-2» из состава эскорта конвоя обнаружил советскую субмарину в надводном положении и заставил ее погрузиться. Подошедший большой охотник «Уж-116» («Ксантен») и катера-тральщики установили контакт с неподвижно стоящей на небольшой глубине субмариной и сбросили три десятка глубинных бомб, после чего на поверхности воды появились масляные пятна. К полуночи катера «FR-7», «FR-8» и тральщик «R-30» с помощью лотов обнаружили корпус подводной лодки, после чего по этому месту прошелся с глубинными бомбами «Ксантен». После бомбардировки противник наблюдал признаки гибели субмарины — всплывшие обломки и различные предметы. На «М-31» погиб 21 член экипажа.

#### **«М-34», подводная лодка**

Типа «М», XII серия. Заложена 22.02.1939 г. в Горьком на заводе № 112 («Красное Сормово»). Спущена на воду 23.06.1940 г. Швартовые испытания лодки проходили на Черном море в Николаеве. Водоизмещение (надводное/подводное) 206/256 т. Размеры: длина 44,5 м, ширина 3,3 м, осадка 2,58 м. Силовая установка: дизель 800 л.с., электромотор 400 л.с. Вооружение: 2 носовых 533-мм торпедных аппарата (2 торпеды), 1×45-мм орудие 21-К. Экипаж 20 человек.

11.01.1941г. вошла в состав 7 ДПЛ 2 БПЛ Черноморского флота.

С начала войны принимала активное участие в боевых действиях: несение позиционной и дозорной службы.

28.10.1941 г. вышла в очередной дозор в район Констанцы (Румыния). В дальнейшем на связь не выходила и в базу не вернулась. Наиболее вероятные причины гибели: подрыв на плавающей mine восточнее Констанцы, подрыв на mine советских оборонительных заграждений в районе Севастополя, а также ошибка личного состава или отказ техники. На ПЛ Погибли 20 человек, в т.ч. военком 2-й БПЛ полковой комиссар А.Д. Якимчук.

## СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ

### **«Чихачев», пароход**

Трехпалубный товаро-пассажирский пароход Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ). Во время рокового рейса шел из Александрии в Одессу. Потерпел кораблекрушение: выскочил на камни во время шторма у Яффы 12 февраля 1891 г., переломился и затонул.

### **«Кобчик», пароход**

Принадлежал Русскому обществу пароходства и торговли (РОПиТ). Построен на судовой верфи «А. Leslie & Co» в Ньюкасле. Был приписан к порту Одессы. Должен был перевозить грузы между Ростовом и портами Азовского моря. Но 23 марта 1868 г. во время следования из Англии в Одессу судно выскочило на камни у берегов Испании и затонуло.

## ЭГЕЙСКОЕ МОРЕ

### **«Азия», линейный корабль**

Входил в состав Балтийского флота. Заложен 27.02.1764 г. на Соломбальской верфи в Архангельске, спущен на воду 13.05.1768 г., строитель — И.В. Ямес. Длина 43,57 м, ширина 11,7 м, осадка 5,5 м, вооружение 54 пушки.

Участвовал в войне с Турцией 1768-1774 гг. В составе 3-й Архипелагской эскадры контр-адмирала И.Н. Арфа в 1770 г. перешел из Ревеля в порт Ауза на острове Парос. В 1771 и 1772 гг. корабль крейсировал в Архипелаге, блокировал Дарданеллы. 7 февраля 1773 г. под командованием капитана 1 ранга Н.В. Толбузина вышел от острова Миконо к острову Имбро и 9 февраля пропал без вести, бесследно исчезли 439 чел.

## БАССЕЙН ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА

### **«Опричник», шести пушечный парусно-паровой клипер**

Заложен 5.01.1856 г. на Соломбальской верфи в Архангельске. Спущен на воду 14.07.1856 г. Строитель — поручик В.П. Василевский. Длина между перпендикулярами 46,3 м, ширина 8,4 м, осадка 3,9 м, водоизмещение 615 т. Машина мощностью 150 номинальных л.с. Вооружение: 60-фн пушка № 1 и две 24-фн карронады.

После трехлетней службы на Дальнем Востоке корабль отправился на Балтику, выйдя 31.10.1861 г. под командованием капитан-лейтенанта П.А. Селиванова из Шанхая в Батавию (ныне Джакарта), а оттуда 28.11.1861 г. — в Индийский океан. На этом переходе «Опричник» пропал без вести.



По заключению Морского министерства, основанному на свидетельствах судов, находившихся в то время в Индийском океане, вероятно, клипер погиб в ночь с 13 на 14 декабря 1861 г. в точке на широте около  $22^{\circ}$  зюйд, долготы около  $67 \frac{1}{4}^{\circ}$  ост во время сильного урагана. Однако позже русскими моряками был сделан вывод: гибель «Опричника» в урагане возможна и до некоторой степени вероятна, но далеко не доказана. В «Морском сборнике» № 5 за 1863 г. была опубликована выписка из вахтенного журнала французского корвета “Laplace”: «”Опричник” вышел из Батавии во вторник 10 декабря 1861 года... по выходе из Зондского пролива 12 числа, в  $7 \frac{1}{4}$  часов утра „Опричник“ был виден под парусами, но вскоре потеряли его из виду. Зондский пролив прошли ночью и взяли курс на SW  $45^{\circ}$  и первый обсервованный пункт, в полдень был в широте  $7^{\circ}58'S$ , долготе  $101^{\circ}20'0$  от Парижа. Русское судно было вблизи и при легком ветре держало более к северу. С тех пор его более не видали...».

В ходе дальнейшего расследования в бортовом журнале голландского барка «Зваан» были найдены следующие записи: «21 декабря. Широта  $19^{\circ}24'$  южная, долгота  $79^{\circ}11'$ , ветер ост-зюйд-ост 4-5 баллов, видимость хорошая. Наблюдается трехмачтовое судно, идущее одним курсом с “Звааном”... 25 декабря. Широта  $22^{\circ}8'$  южная, долгота  $68^{\circ}23'$ , ветер ост-норд-ост 10-11 баллов, море очень бурное, видимости нет. Полагаю, что центр урагана от судна к весту. Хочу заранее привести к ветру и лежать правым галсом, чтобы ураган прошел западнее нас... — В полдень 25 декабря мы видели судно (барк), идущее в фордевинд курсом вест-тень-зюйд...».

Предположительно экипаж «Зваана» видел именно «Опричник», но фактов, подтверждающее, это не выявлено. Вместе с клипером пропали командир, 7 офицеров, 14 унтер-офицеров и 73 нижних чинов.

## БАССЕЙН СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА

### БАРЕНЦЕВО МОРЕ

#### **«Трувор», пароход**

Шел с грузом угля из Англии. Потоплен 20 апреля 1917 г. в Баренцевом море недалеко от Нордкапа подводной лодкой “U-45”.

#### **«М-121», подводная лодка**

Заложена 28.05.1940 г. на заводе № 112 («Красное Сормово») в Горьком (Нижний Новгород) под стапельным № 290. 19.08.1941 г. спущена на воду, но достроечные работы на корабле прекращены, так как с 1 июля завод постановлением ГКО полностью перешел на выпуск танков «Т-34». Имеющая высокую степень готовности подводная лодка перед ледоставом была переведена в Астрахань, а затем в Баку, где на заводе имени Закавказской федерации проводилась ее окончательная достройка. Водоизмещение 206/258 т. Главные

размерения: длина 44,5 м, ширина наибольшая 3,3 м, осадка в надводном положении 2,85 м. Силовая установка: один дизель 800 л.с., один ГЭД 400 л.с. Вооружение: 2 носовых 533-мм торпедных аппарата (2 торпеды). 1 45-мм орудие (195 выстрелов). Команда 36 подводников.

Весной 1942 г. «М-121» вступила в строй и 10.04.1942 г. вошла в состав Каспийской военной флотилии. Уже в мае 1942 г. подводную лодку готовят к отправке на Северный флот и переводят обратно в Горький. Там субмарина установлена на железнодорожный транспортер и 12 июня отправлена в Молотовск, куда прибыла 18.06.1942 г. 12.08.1942 г. вторично вступила в строй и зачислена в состав 4-го дивизиона ПЛ Северного флота.

30 сентября «М-121» перешла из Архангельска в Полярное. После прохождения курса боевой подготовки вечером 14 октября вышла в свой первый боевой поход.

Второй боевой поход стал для «М-121» последним. Днем 7 ноября 1942 г. подводная лодка покинула Полярное. В дальнейшем на связь не выходила и в базу не вернулась; 14 ноября она не ответила на приказ о возвращении.

На «М-121» погиб 21 человек.

#### **«М-172», подводная лодка**

Заложена 17.06.1936 г. («Новое Адмиралтейство», Ленинград), спущена на воду 23.07.1937 г., вступила в строй 11.12.1937 г. и 25.12.1937 г. вошла в состав КБФ. До 16.09.1939 г. — «М-88».

19.05.1939 г. ушла по Беломорско-Балтийскому каналу на Север и 21.06.1939 г. вошла в состав СФ. 1.02.1943 г. потопила сторожевой корабль “V 6115”. 3.04.1942 г. награждена орденом Красного Знамени. 25.07.1943 г. удостоена Гвардейского звания.

Погибла 1-11.10.1943 г. предположительно от подрыва на mine у берегов Норвегии в Варангер-фьорде.

#### **«М-173», подводная лодка**

Заложена 27.06.1936 г. («Новое Адмиралтейство», Ленинград), спущена на воду 9.10.1937 г., вступила в строй 22.06.1938 г. и вошла в состав КБФ. 19.05.1939 г. ушла по Беломорско-Балтийскому каналу на Север и 21.06.1939 г. вошла в состав СФ. До 16.06.1939 г. — «М-89».

22.04.1942 г. потопила транспорт “Blankenese» (3236 брт, бывший французский “Ange Schiaffino”). Погибла 6-14.08.1942 г. предположительно от подрыва на mine у берегов Норвегии в районе Вардё.

#### **«М-174», подводная лодка**

Заложена 29.05.1937 г. («Новое Адмиралтейство», Ленинград), спущена на воду 12.10.1937 г., вступила в строй 24.10.1938 г. и вошла в состав КБФ. 19.05.1939 г. ушла по Беломорско-Балтийскому каналу на Север и 21.06.1939 г. вошла в состав СФ. До 16.06.1939 г. — «М-91».

Начало Великой Отечественной войны встретила в составе 4-го дивизиона бригады подводных лодок в Полярном. Совершила 16 боевых походов (138 суток), 3 торпедные атаки, в результате которых потоплено 1 судно (4301 брт) и поврежден 1 корабль. В 1942 г. удостоена Гвардейского звания.

Тяжело повреждена 24.03.1943 г. при подрыве на mine в Варангер-фьорде (оторвана носовая часть до 9 шпангоута), но самостоятельно вернулась в базу. Погибла 14-17 октября 1943 г. предположительно от подрыва на mine у берегов Норвегии в Варангер-фьорде.

#### **«М-176», подводная лодка**

Заложена 29.05.1937 г. («Новое Адмиралтейство», Ленинград), спущена на воду 12.10.1937 г., вступила в строй 11.10.1938 г. и вошла в состав КБФ. 19.05.1939 г. ушла по Беломорско-Балтийскому каналу на Север и 21.06.1939 г. вошла в состав СФ. До 16.06.1939 г. — «М-93».

Погибла 21-28 июня 1942 г. предположительно от подрыва на mine у берегов Норвегии в Варангер-фьорде. Командир — капитан 3 ранга И.Л. Бондаренко и все 20 членов экипажа погибли.

#### **«С-55», подводная лодка**

Заложена 24.11.1936 г. в Ленинграде, перевезена секциями по железной дороге во Владивосток и достроена на Дальзаводе. Спущена на воду 27.11.1939 г., вступила в строй 25.07.1941 г. 1.08.1941 г. вошла в состав ТОФ. 6.10.1942 г. убыла из Владивостока в Полярный через Панамский канал. 8.03.1943 г. вошла в состав СФ. Потопила 29.04.1943 г. транспорт “Sturzsee” (708 брт) и 12.10.1943 г. — транспорт “Ammerland” (5381 брт). Погибла 4-21 декабря 1943 г. по неизвестной причине у северного побережья Норвегии. Наиболее вероятной причиной гибели считаются подрыв на mine. Не исключается гибель от действий немецких противолодочных сил, которые могли ее атаковать в районе Гамвика 8 декабря 1943 г. На подводной лодке погибли 52 члена экипажа.

#### **«ТК-239», торпедный катер**

Тип «А-1» («Воспер»). Построен в 1943 г. Водоизмещение стандартное 34 т, полное 43,5 т. Размеры 22,1х6,1х1,55 м. 3 бензиновых ДВС, «Паккард», 3600 л.с. Скорость 39,3/21,8 узла, дальность 450 миль. Вооружение: 2×1 533-мм торпедных аппарата, 1×20-мм «Эрликон», 2×2 12,7-мм пулемета Кольта-Браунинга. Экипаж 11 чел. До 20.04.1944 г. — «РТ. 412».

27.04.1944 г. включен в состав СФ. Потопил 28.06.1944 г. транспорт “Nerissa” (922 брт), 15.07.1944 г. — дрейфтер “Hugin” (124 т), в этот же день был потоплен у берегов Норвегии в Варангер-фьорде артиллерийским огнем противолодочного корабля “Uj 1211”. Командир лейтенант В.Д. Юрченко и часть членов экипажа попали в плен.

**«ТКА-13», торпедный катер**

Потоплен немецкими сторожевиками 14.09.1944 г. у берегов Норвегии в районе Бек-фьорда. Командир старший лейтенант В.М. Лихоманов погиб, все 11 членов экипажа попали в плен.

**«ТКА-14», торпедный катер**

Потоплен немецким сторожевиком 23.12.1943 г. у берегов Норвегии в Варангер-фьорде. Командир лейтенант Е.С. Дмитров и 4 моряка погибли, 8 членов экипажа попали в плен.

## БАССЕЙН ТИХОГО ОКЕАНА

### ЯПОНСКОЕ МОРЕ

**«Геннадий Невельской», китобойное судно**

Паровое китобойное судно. Пропало без вести во время шторма в 1891 г. у берегов Северной Кореи вместе со всем экипажем и капитаном судна А.Г. Дыдымовым.

**«Усердный», портовый катер**

Вышел из Владивостока и по пути следования между 28 и 31 октября 1922 г. выскочил на песчаный берег у Гензана (Корея) и был разбит волнами. По другим данным, был продан в Гензане.

## ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА

**«Л-19», подводная лодка**

Заложена 26.12.1935 г. на Балтийском заводе (Ленинград), спущена на воду 25.05.1938 г. (Дальзавод, Владивосток), вступила в строй 4.11.1939 г. и вошла в состав ТОФ. 22.08.1945 г. потопила японский транспорт “Tetsugo Maru”. После донесения 22.08.1845 г. о потоплении одного транспорта и повреждении второго на связь не выходила и в базу не возвратилась.

Предположительно погибла от подрыва на mine в Тихом океане в проливе Лаперуза у берегов Японии.

### БЕРИНГОВО МОРЕ

**«Валерий Чкалов», грузовой пароход**

Принадлежал Дальневосточному государственному морскому пароходству. Вместимость 7300 брт.

11 декабря 1943 г. потерян в шторм в районе Акутана (США).

**«Турксиб», грузовой пароход**

Построен в 1922 г. Принадлежал Дальневосточному государственному морскому пароходству. Вместимость 3160 брт.

20 апреля 1942 г. погиб в проливе Унимак (Алеутские острова) в результате навигационной аварии (посадка на камни).

**ЖЕЛТОЕ МОРЕ****«Страшный», эскадренный миноносец**

Типа «Сокол». Построен на Невском заводе, собран в Порт-Артуре. Спущен на воду в 1903 г. Введен в эксплуатацию 1.03.1904 г. Водоизмещение 258 т, длина 57,91 м, ширина 5,67 м, осадка 2,3 м. Двигатели: 2 вертикальные паровые машины тройного расширения, 8 уменьшенных котлов «Ярроу». Мощность 3800 л.с., два винта. Вооружение: артиллерия — 1×75-мм/50, 3×47-мм/35 Гочкиса; минно-торпедное — 2×381-мм торпедных аппарата. До 9.03.1902 г. именовался «Скворец».

В ночь на 31 марта 1904 г. отряд русских миноносцев вышел на разведку к островам Эллиота. К полуночи отряд вошел в группу островов. В начале первого часа ночи погода ухудшилась и возникла опасность заблудиться в островах. Поэтому миноносцы повернули обратно. Шедший концевым миноносец «Страшный» отстал от отряда. Около двух часов ночи сигнальщики «Страшного» заметили в море огни и силуэты шести судов. С рассветом на миноносце, приняв их за свои, подняли позывные. В ответ на это корабли, оказавшиеся японскими, открыли огонь по «Страшному». Первым же шестидюймовым снарядом, попавшим в миноносец, был убит командир капитан 2 ранга К.К. Юрасовский и уничтожено носовое орудие. В командование вступил лейтенант Малеев. Эсминец выпустил из носового аппарата торпеду в японский крейсер и нанёс ему повреждения. Неравный бой продолжался. В кормовом аппарате «Страшного» от попавшего в него снаряда взорвалась торпеда. В результате взрыва была убита почти вся прислуга торпедного аппарата и кормового 47-мм орудия, были повреждены цилиндры обеих машин и перебило главную паровую магистраль. Оставшиеся в живых машинисты и кочегары вышли наверх и приняли участие в бою, заменив у орудий убитых и раненых.

Японские корабли подошли к стоящему миноносцу на расстояние 70-80 метров и стали расстреливать его в упор. Лейтенант Малеев открыл беглый огонь по неприятелю из пятиствольной митральезы, снятой в свое время с японского брандера, разбив мостик одного японского миноносца и разворотив трубу другого. Но силы были неравны, и поврежденный эсминец начал быстро погружаться и в 6.15 утра затонул. Несколько минут спустя к месту гибели подошел спешивший на помощь «Баян» и поднял из воды 5 человек. Остальной экипаж — 3 офицера и 53 нижних чина погибли. Бой продолжался почти полтора часа.



### **«Уинсон», пароход**

Был приобретен русским правительством для доставки снабжения в осажденный Порт-Артур. Во время прорыва в августе 1904 г. пароход натолкнулся на скалу в 30-ти милях от крепости и затонул. Часть груза была снята.

### **«Луция», шхуна**

Была приобретена русским правительством для доставки снабжения в осажденный Порт-Артур. 28 августа 1904 г. при подходе к крепости подорвалась на mine и затонула.

### **«Взрыватель», минный тральщик**

Корпус стальной однопалубный. Механизмы фирмы АВ «Vulcan» Оу. Имел две мачты и одну дымовую трубу. Вместимость 640 брт/382 нрт, длина 55,02 м, ширина 9,17 м, осадка 4,30 м. Главные механизмы: 1 вертикальная 3-цилиндровая ПМ тройного расширения. Мощность 750 инд. л.с./92 нар. л.с.

В период с ноября 1909 г. по 18.03.1910 г. совершил переход южным морским путем из Кронштадта во Владивосток и затем вошел в состав плавсредств минного батальона Владивостокской крепости.

В 1917 г. был передан Добровольному флоту и затем использовался как товарный пароход для каботажных перевозок в дальневосточных водах. К моменту создания в январе 1922 г. советского Добровольного флота находился в распоряжении Владивостокского управления. Во время эвакуации судов эскадры адмирала П.К. Старка из Приморья 16.10.1922 г. привлечен по принудительному тайм-чартеру командованием Сибирской флотилии и 28.10.1922 г. уведен из Посъета вначале в Гензан, а потом в Шанхай. 10.01.1923 г. прибыл в Манилу. В 1924 г. продан в Гонконге китайской фирме “Foo Chong Steamship Co.”, переименован в “Foo An” и приписан к Шанхаю. С 1929 г. владельцем становится компания “Chen An Steam Navigation Co.”, а с 1936 г. — “Yi An Steamship Co.”. Порт приписки не менялся.

Во время японско-китайской войны использовался для обеспечения базирования в Нантао катеров китайского флота. 20.08.1937 г. затоплен командой на реке Хуанхе близ Шанхая для заграждения фарватера.

## **ЮЖНО-КИТАЙСКОЕ МОРЕ**

### **«Олег», товаро-пассажирский пароход**

Бывший норвежский товаро-пассажирский пароход “Pronto”. Корпус стальной однопалубный со спардеком и двойным дном. Механизмы фирмы Helsingors Jernskibs & Maskinbyggeri AS. Имел две мачты и одну дымовую трубу. Вместимость 1377 брт/880 нрт. Грузоподъемность 2031 т. Длина 73,12 м, ширина 10,49 м, осадка 6,13/4,88 м. Главные

механизмы: 1 вертикальная 3-цилиндровая ПМ тройного расширения, 1 цилиндрический котел. Мощность 600 инд. л.с./127 нар. л.с. Число пассажиров: 12 (I), 18 (II), 800 (III).

Первоначально принадлежал фирме “AS Pronto” и был приписан к Драммену. В июне 1912 г. куплен Пароходством графа ГГ. Кейзерлинга, переименован в «Олег» и получил приписку к Владивостокскому торговому порту под № 126.

Во время Первой мировой войны реквизирован 5.04.1916 г. во Владивостоке Морским ведомством, как принадлежавший германскому подданному. 7.04.1916 г. передан Добровольному флоту. Затем эксплуатировался на каботажных и заграничных линиях в водах Дальнего Востока. К моменту создания в январе 1922 г. советского Добровольного флота находился в распоряжении Владивостокского управления. 1.10.1922 г. был захвачен частями Народно-революционной армии Дальневосточной республики в Николаевске-на-Амуре. Затем перешел во Владивосток и 16.11.1922 г. в качестве вспомогательного крейсера включен в состав Морских сил Дальнего Востока с целью выполнения оперативных заданий командующего 5-ой Армией. Для этого получил на вооружение 2 75-мм пушки, временно снятые с миноносца «Бравый». Однако ввиду крайне плохого состояния механизмов и корпуса после первого же похода был разоружен и 2.12.1922 г. передан Добровольному флоту. Затем под № 96 получил приписку к Владивостокскому торговому порту. 3.06.1925 г. в связи с прекращением деятельности Добровольного флота вошел в число судов Дальневосточной главной конторы АО «Совторгфлот».

В феврале 1926 г. при стоянке на якоре в устье реки Хайхе захвачен десантом с китайского крейсера и уведен в порт Цингвандао. Затем использовался китайским флотом как транспорт “Chenghai”. С 1930 г. принадлежал китайской фирме Hwei Hai Steamship Co., имел наименование “Hwei An” и был приписан к Чифу. 8 июля 1937 г. затонул на реке Янцзы.

#### **«Память Ленина», пароход**

Первоначальное название «Кишинев». Входил в состав Добровольческого флота и обслуживал приморские линии. В 1922 г. был первым судном, прошедшим во Владивосток под красным флагом. В феврале 1927 г. был захвачен китайскими частями в районе Нанкина и затоплен.

## ВОСТОЧНО-КИТАЙСКОЕ МОРЕ

#### **«Лейтенант Дыдымов», охранный судно**

Построено в 1906 г. по заказу Министерства земледелия и землеустройства России для охраны промысловых богатств дальневосточных морей. Поступило в распоряжение Управления государственных имуществ Приамурского генерал-губернаторства, в состав которого в то время входили Приморская область и Петропавловский округ. Названо в честь пионера отечественного дальневосточного китобойного промысла — отставного флотского офицера Акима Дыдымова, пропавшего в море в конце 1890 г.

С 1908 г. и до начала 1920-х гг. вместе с охранным судном «Командор Беринг» и шхуной «Сторож» патрулировало тихоокеанские воды, регулярно посещая Петропавловск.

Погибло 4 декабря 1922 г. во время эвакуации из Владивостока «белой» администрации. Судно затонуло предположительно, в 100-150 милях от Шанхая вместе с 80 членами команды и пассажирами-кадетами.

## ОХОТСКОЕ МОРЕ

### **«Крейсерок», охранная шхуна**

В 1887 г. была конфискована у браконьеров и ранее имела название «Генриетта». В 1889 г. занималась патрулированием в Охотском море с целью пресечения незаконной деятельности американских браконьеров.

Последний раз «Крейсерок» видели 25 октября 1889 г. у м. Крильон, где судно приняло спасенных американских матросов с погибшей шхуны «Роза» и направлялось во Владивосток. В ноябре этого же года на поиски пропавшей шхуны направили пароход «Владивосток», но безрезультатно. Только в конце года в русскую дипломатическую миссию поступило сообщение об обнаружении останков шхуны на северо-западном побережья о-ва Хоккайдо у поселка Вакканай (с 1949 г. — город). Прибывшая русская военно-морская комиссия обнаружила доску с названием корабля, труп человека в форме русского военного моряка и Андреевский флаг. По мнению японцев, шхуна погибла от обледенения, а русская версия трагедии так же рассматривала и возможность мятежа американских моряков, находившихся на «Крейсерке».

## ТИХИЙ ОКЕАН

### **«Нева», парусный шлюп**

Построен в Англии в 1803 г., водоизмещение 370 т, вооружение 14 орудий. Участвовал в первом русском кругосветном плавании. В 1813 г. разбился у острова Баранова Александровского архипелага (штат Аляска, США).

### **«Иоанн», судно**

Принадлежало русскому купцу Протасову. В августе 1763 г. «Иоанн» бросил якорь в бухте на северном берегу острова Умнак, получившую впоследствии название Протасовской (ам. Traders Cove). Промышленники построили на берегу барабару и баню и занялись промыслом. 4 декабря 1763 г. большой отряд местных алеутов внезапно напал на артельщиков в их лагере, истребив всех 20 человек. Судно, стоявшее на якоре в той же бухте, было сожжено. Согласно местной легенде, во время цунами 1964 г. жители находящегося на берегу этой бухты села Никольское видели

на обнажившемся морском дне останки какого-то корабля. В 1970 г. при раскопках доисторического поселения Чалука на острове Умнак археолог Бил Лафлин обнаружил останки тринадцати членов экипажа «Иоанна» захороненных, по всей видимости, недалеко от места кровавых событий.

#### **«Феникс», деревянное судно**

Первое судно, построенное в Русской Америке в 1794 г. Известно, что «Феникс» погиб в августе-сентябре 1799 г. в проливе Шелихова вместе со всей командой и пассажирами, среди которых были русская православная миссия и строитель судна Шилдс. Эта трагедия имела существенные и негативные последствия для Русской Америки. Вместе с возвращавшимся духовным наставником Аляски о. Иоасафом погибли его первые сподвижники, вновь направляемые священнослужители, певчие и преподаватели духовной школы, которую предполагалось открыть в Кадьяке. В результате активная миссионерская деятельность прекратилась, на всей Аляске остались священник и три монаха.

В 1800 г. фрагменты корпуса, снастей и груза были выброшены на берега Уналяшки, Кодиака и Ситки, расположенные на многие мили друг от друга.

#### **«Красноярск», пароход**

Первоначальное название — “Pentland Range”. Построен в Ньюкасле (Англия) в 1914—1915 гг. на верфи “Northumberland Shipbuilding Co Ltd”. Тоннаж 5812 брт. Длина 121,9 м, ширина 15,8 м, осадка 10,8 м. Тип и мощность двигателя: ПМ тройного расширения, 2750 л.с. Куплен Доброфлотом и переименован в «Красноярск». Использовался для доставки военных грузов из Америки в Архангельск. Получил большие разрушения верхних надстроек во время взрыва 13.01.1917 г. парохода «Семен Челюскин».

В конце 1917 г. Британское адмиралтейство зафрахтовало судно на длительный срок. После подписания Брестского мира, весной 1918 г. задержано английскими властями. Затем передано комиссии “Shipping Control”, поднявшей на «Красноярске» английский флаг.

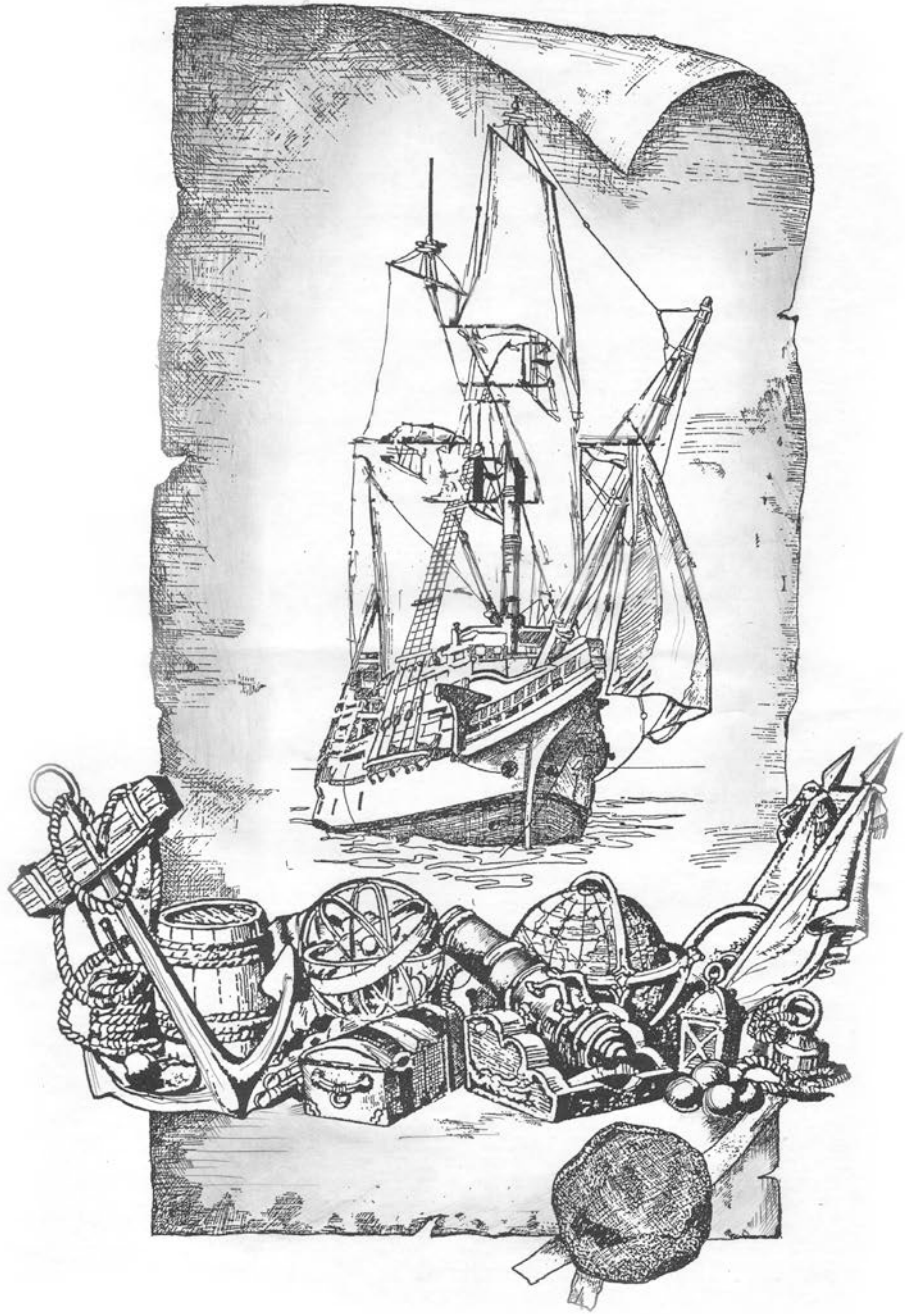
После окончания войны руководство советского Добровольного флота в 1922 г. возбудило судебное дело о возвращении «Красноярска». В апреле 1923 г. английский суд вынес постановление о возвращении судна. Однако правление советского Добровольного флота, остро нуждавшееся в валюте, продало пароход судоходной английской компании, которая эксплуатировала его под наименованием “Eastway”. Погиб 22 октября 1926 г., выскочив на мель у берегов Англии.

## **ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА**

#### **«Ламут», краболов**

Построен в 1919 г. Полная вместимость 2674 брт. Принадлежал Кработресту.

1 апреля 1943 г. погиб в Тихом океане на переходе из Астории в Сиэтл (США) в результате навигационной аварии (посадка на камни).





## ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

### Архивные источники

Центральный архив министерства морского флота

ЦА ММФ, Ф. 65, оп. 3, д. 67, л. 273, 284; Д. 25. Л. 59—62; Д. 132, Л. 14—15.

Центральный военно-морской архив

ЦВМА, Ф. 10, Д. 18253, Л. 404, 406; Д. 9096, Л. 33—37; Д. 9100, л. 93; Д. 6913, Л. 479.

ЦВМА, Ф. 38, Д. 11054, Л. 51; Д. 2286, Л. 104.

ЦВМА, Ф. 55, Д. 5127, Л. 99.

ЦВМА, Ф. 10, Д. 32780, Л. 10.

Российский государственный архив ВМФ

РГА ВМФ, Ф.524, Оп.1, Д. 37, ЛЛ. 105—108, 115.

РГА ВМФ, Ф.967, Оп.1, Д.373, Л.149, 157.

Центральный государственный архив народного хозяйства

ЦГАНХ, Ф. 8045, Оп. 3, Д. 1112, С. 33; Д. 760, Л. 76—78.

ЦГАНХ, Ф. 9045, Оп. 3, Д. 1293, Л. 393.

### Литература

*Абрамов М., Кожевников М.* К берегам Северной Америки: К 125-летию экспедиции русского флота // Морской сборник. — 1989. — № 3. — С. 18—23.

*Алиев Д.* Итоги исследований прибрежных и подводных памятников Каспия: Проблемы изучения и сохранения морского наследия России : Тезисы докладов 1-й Междунар. науч.-практ. конф. СПб. 27—30 окт. 2010 г. — Калининград, 2010. — С. 79—81.

*Аммон Г.А.* Морские памятные даты. — М.: Воениздат, 1987. — С. 184.

*Анищенко Е.В.* Подводное наследие Русской Америке // Изучение памятников морской археологии. Вып. 7. — СПб., 2013. — С. 148.

*Белов М.И.* История открытия и освоения Северного морского пути. Т. IV: Научное и хозяйственное освоение Советского Севера. 1933—1945 гг. — Л.: Гидрометеиздат, 1969. — 616 с.

*Белов М.И.* По следам полярных экспедиций — Л.: Гидрометеиздат, 1977.

*Бережной С.С.* Корабли и суда ВМФ СССР. 1928 —1945: Справочник. — М.: Воениздат, 1988. — 710 с.

*Берх В.* Летопись крушений и пожаров судов русского флота от начала его по 1853 г. — СПб., 1855.

*Богатырев С.В.* Потери боевых кораблей и катеров ВМФ СССР в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. : Справочник. — Львов: Марина-Посейдон, 1984. — 45 с.

*Богатырев С.В., Стрельбицкий К. Б.* Потери флотов противника на морских ТВД в Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. : Справ. изд. — Львов: Трио, 1992. — 88 с.

*Бянкин В.П.* В дальневосточных морях. — Владивосток: Дальневост. книж. изд-во, 1981.

*Вайнер Б.А.* Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне. — М.: Воениздат, 1989. — 304 с.

*Ведерников Ю.В.* Российское мореплавание на Тихом океане за триста семьдесят лет своей истории: Хроника судоходства и кораблекрушений, 1639-2014 годы. — Владивосток, 2016.

*Верстюк А.Н., Гордеев С. Ю.* Корабли минных дивизий: От «Новика» до «Гогланда». — М.: Военная книга, 2006.

*Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. — СПб.: Тип. В. Демакова, 1875. — 652 с.

*Веселаго Ф.Ф.* Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. — СПб., 1872.

Дальневосточное морское пароходство: 1880—1980. — Владивосток: Дальневост. кн. изд., 1980. — 590 с.

*Егорьев В.Е.* Операции владивостокских крейсеров в Русско-японскую войну 1904—1905 гг. — М.: Военмориздат, 1940.

*Дмитриев В.И.* Советское подводное кораблестроение. — М.: Воениздат, 1990. — 286 с.

*Доценко В.Д.* История военно-морского искусства / под ред. Куроедова В. И.) — М.: Эксмо, 2003. — Т. 1: Галеры, парусники, броненосцы. — 832 с.

История второй мировой войны: 1939—1945. Т. 5. — М.: Воениздат. 1975.

История второй мировой войны: 1939—1945. Т. 6. — М.: Воениздат. 1976.

Под флагом Родины: Очерки истории Черноморского пароходства. — Одесса: Маяк, 1967. — С. 290.

*Кирпичников А.Н., Лебедев Г. С.* Катастрофа, обнаруженная через 160 лет // Изучение памятников морской археологии. Вып. 2. — СПб., 1995. — С. 99—104.

*Конкевич Л.* Летопись крушений и других бедственных случаев военных судов русского флота: Хронологический список. — СПб., 1874. — 286 с.

*Костенко В.П.* На «Орле» в Цусиме. — Л.: Судостроение, 1968.

*Кочеров В., Столяров И.* Имена, оставленные морю // Морской сборник. — 1992. — № 5—6. — С. 126—128.

*Кротков А.* Повседневная запись замечательных событий в русском флоте. — СПб.: Военно-мор. ученый отд. Глав. мор. штаба, 1893. — 529 с.

*Лукошков А.В.* Реестр кораблей и других объектов подводного историко-культурного наследия Российской Федерации. Т. 1: Финский залив. Кн. 1: Корабли и суда XVIII века. Ч. 1. — СПб.: Блиц, 2017. — С. 208.

*Лунд Андерсен М.* Кораблекрушение фрегата «Александр Невский»: Частичка русской морской истории на западном побережье Дании // Изучение памятников морской археологии. Вып. 7. — СПб., 2013. — С. 119—129.

*Мельников Р.М.* Первые русские миноносцы. — СПб.: Изд. альманаха «Корабли и сражения», 1997.

*Морозов М. Э., Кулагин К. Л.* «Щуки»: Легенды Советского подводного флота. — М.: Яуза; Эксмо, 2008. — 176 с.

Морской транспорт СССР: К 60-летию отрасли. — М.: Транспорт, 1984. — 272 с.

Морской флот. — 1970. — № 4. — С. 36; 1977. — № 6, — С. 10.

Обзор заграничных плаваний судов русского военного флота в 1850-1868 годах. Т. I. — СПб.: Тип. Мор. Вед-ва в Глав. Адм-ве, 1871. — 702 с.

Обзор заграничных плаваний судов русского военного флота в 1850-1868 годах. Т. II. — СПб.: Тип. Мор. Вед-ва в Глав. Адм-ве, 1871. — 752 с.

*Платонов А.В.* Потери кораблей Северного флота в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. // Война в Арктике: 1939—1945. — Архангельск: Правда Севера, 2001. — 325 с.

Русско-японская война 1904—1905 гг.: Работа Исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при Морском Генеральном штабе: [в 7 кн.] Кн. 1: Действия флота на южном театре от начала войны до перерыва сообщений с Порт-Артуром. — СПб., 1912; Кн. 2: Действия флота на южном театре от перерыва сообщений с Порт-Артуром до морского боя 28 июля (10 августа) в Желтом море. — СПб., 1913; Кн. 4: Действия флота на южном театре и действия морских команд при обороне Порт-Артура после сражения в Желтом море 28 июля (10 августа) до конца осады крепости. — Пг., 1916; Кн. 7: Цусимская операция. — Пг., 1917.

*Соболев В.С.* Андреевский флаг на рейде Сан-Франциско // Гангут: Сборник. № 31. — СПб.: Гангут, 2002. — С. 96—100.

*Соколов А.П.* Летопись крушений и пожаров судов русского флота: От начала его, по 1854 г. — СПб.: Тип. Имп. Акад. Наук, 1855. — 393 с.

*Степанов А.И.* Русский берег: Морской топонимический справочник. — Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1976. — 190 с.

Суда Министерства Морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. — М.: Союзморниипроект, 1989.

Корабли Российского Императорского флота 1892—1917 гг. : Энциклопедия / под общей ред. А. Е.Тараса. — [Б.м.]: Харвест, 2000. — 396 с.

*Чернышёв А.А.* Российский парусный флот : Справочник. Т. 1: Корабли и суда Российского флота. — М.: Воениздат, 1997.

*Чернышев А.А.* Российский парусный флот : Справочник. Т. 2. — М.: Воениздат, 2002.

*Чернышев А.А.* Погибли без боя: Катастрофы русских кораблей XVIII—XX вв. — М.: Вече, 2012. — 286 с.

*Чернышев А.А.* «Новики»: Лучшие эсминцы Российского Императорского флота. — М.: Коллекция; Яуза; ЭКСМО, 2007. — С. 101—105.

*Шилик К.К.* Гребной фрегат «Святой Николай» // Изучение памятников морской археологии. Вып. 4. — СПб., 2000. — С. 30—59.

*Федоров М. Р.* Морской некрополь Петербурга. — СПб., 2003. — 302 с.

*Фоняков Д.И.* Сведения о русских военных судах, потерпевших крушение в датских водах // Изучение памятников морской археологии. Вып. 4. — СПб., 2000. — С. 204—215.

*Научное издание*

Александр Васильевич Окороков

**СВОД ОБЪЕКТОВ  
ПОДВОДНОГО КУЛЬТУРНОГО  
НАСЛЕДИЯ РОССИИ**

Часть III

Российское подводное  
культурное наследие за рубежом

Дизайн обложки: художник *М.Ю. Маяков*

Компьютерная вёрстка, общий дизайн: *Н.П. Лакутина*

Корректурa: *Н.В. Назарова*

Текст издания приводится в авторской редакции

Публикуется по решению

Учёного совета Российского научно-исследовательского  
института культурного и природного наследия  
имени Д.С. Лихачёва

Российский научно-исследовательский институт культурного  
и природного наследия имени Д.С. Лихачёва  
129366, Москва, ул. Космонавтов, 2  
[info@heritage-institute.ru](mailto:info@heritage-institute.ru)

Подписано в печать 12.03.2019  
Формат 60×90 1/16 Усл. печ. л. 15,31 Тираж 70 экз.  
Заказ № 1697.

Отпечатано в типографии ООО «Буки Веди»  
115093, г. Москва, Партийный переулок, д. 1, корп. 58, стр. 3,  
пом. 11 Тел.: (495) 926-63-96, [www.bukivedi.com](http://www.bukivedi.com),  
[info@bukivedi.com](mailto:info@bukivedi.com)

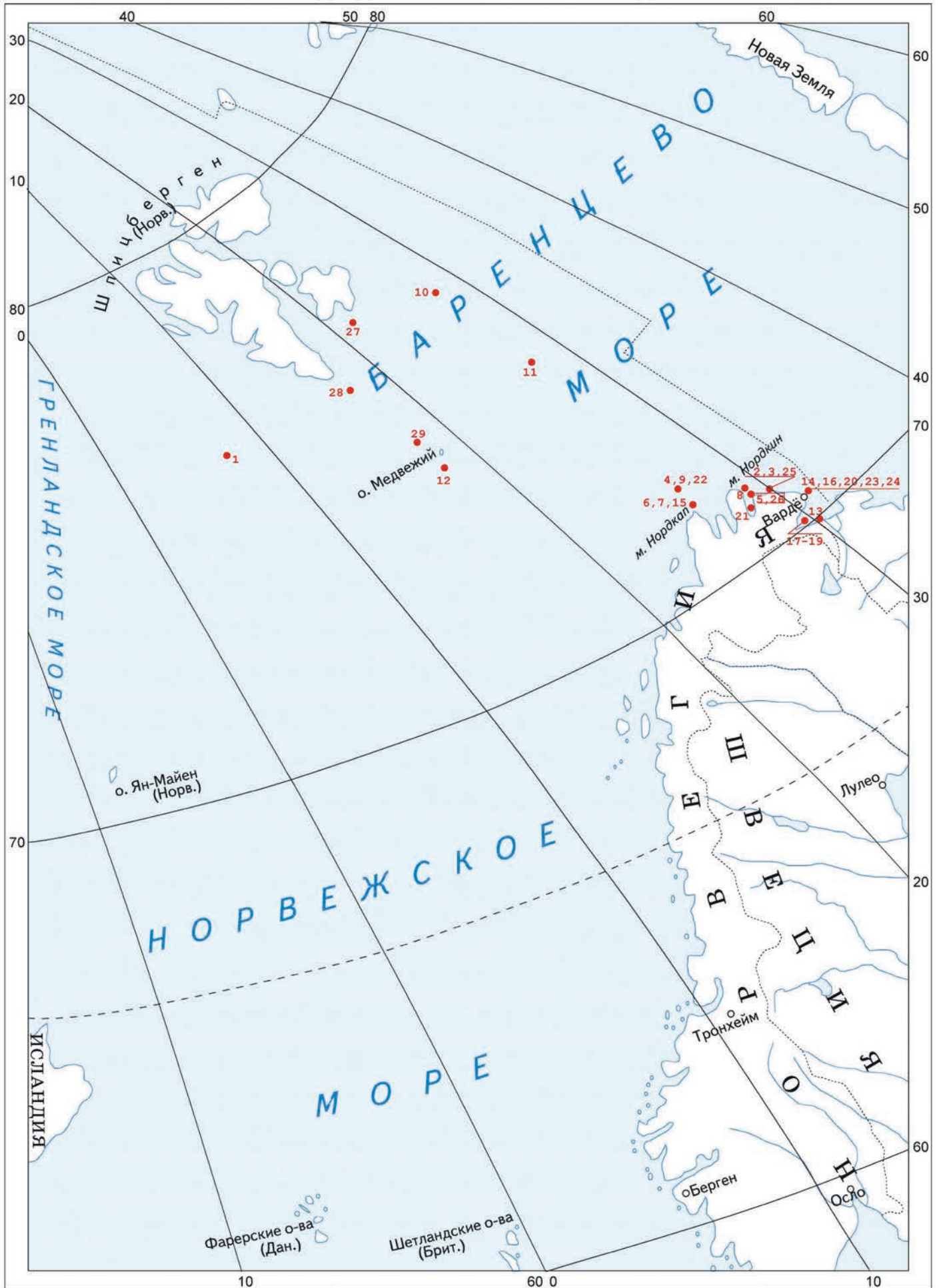








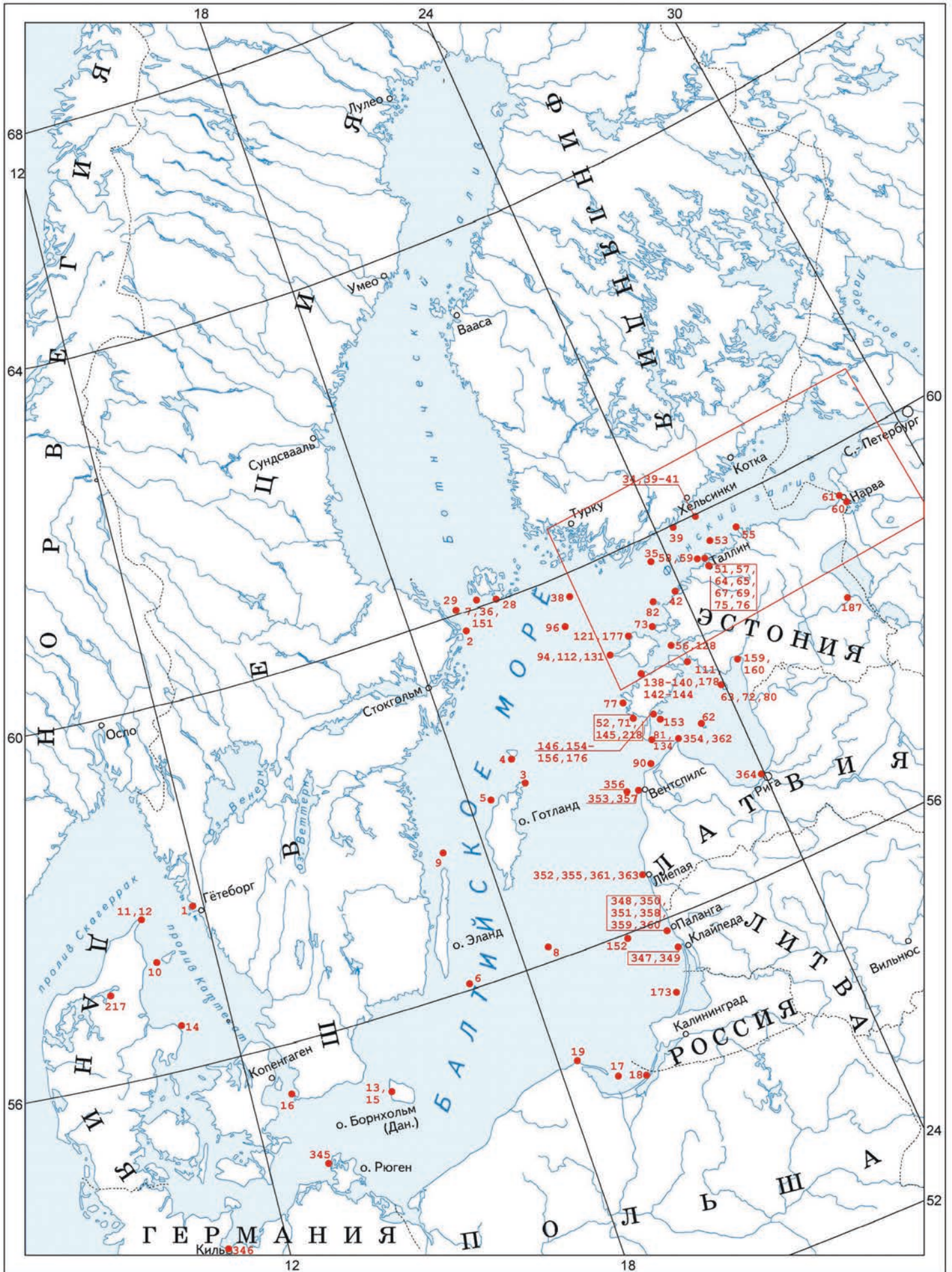
# СЕВЕРНЫЙ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН ОБЪЕКТЫ ПОДВОДНОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ





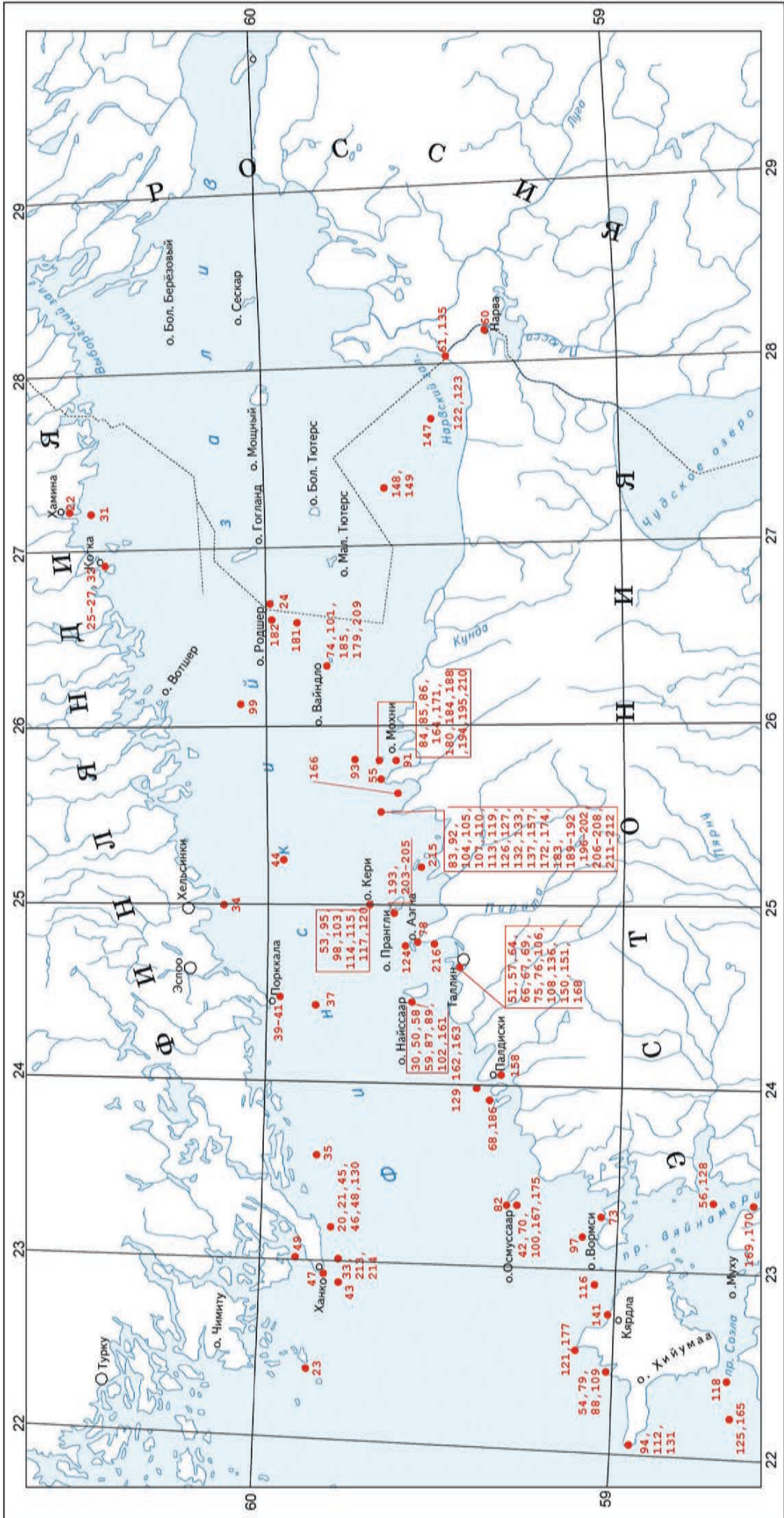


# БАЛТИЙСКОЕ МОРЕ. ОБЪЕКТЫ ПОДВОДНОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ





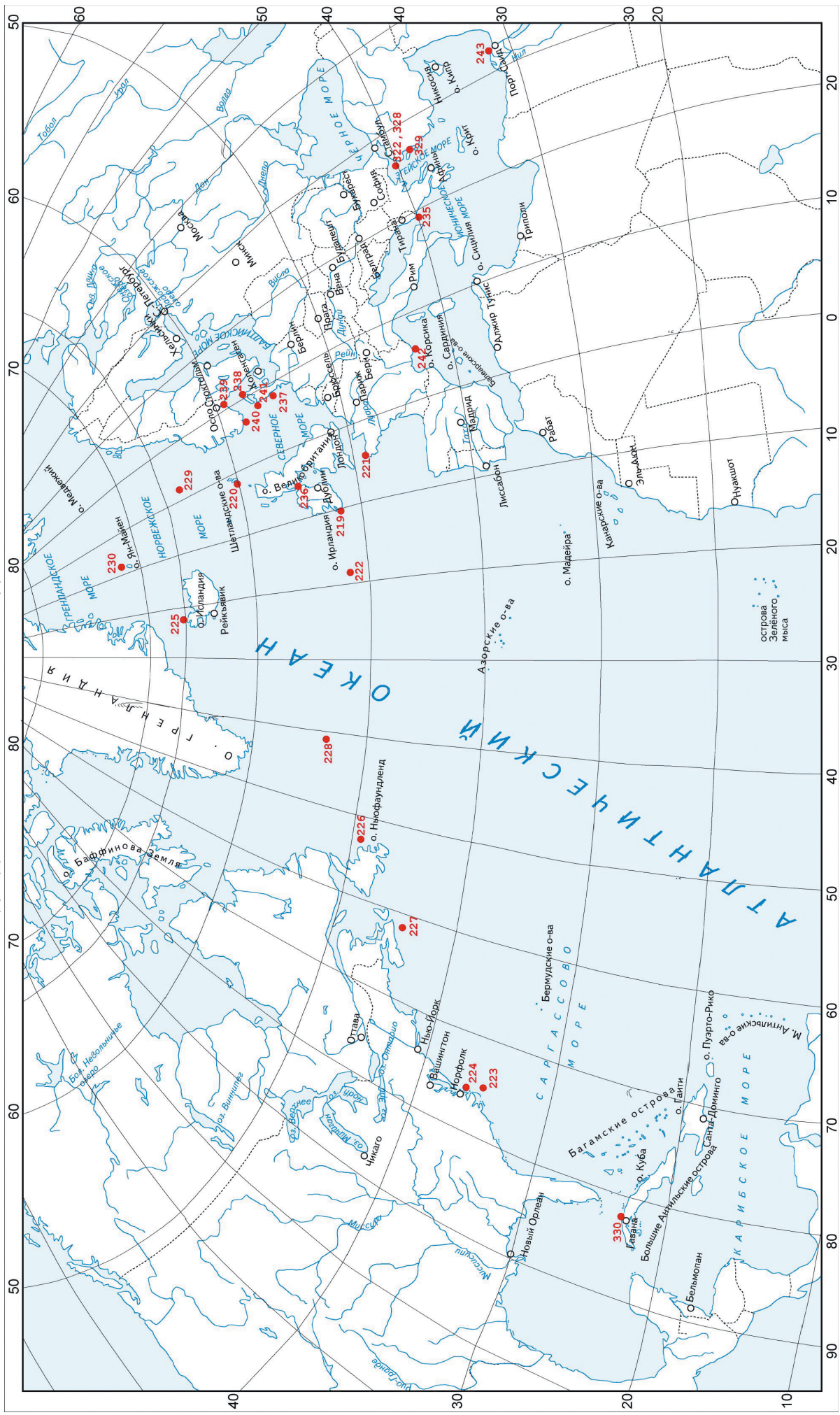






# АТЛАНТИЧЕСКИЙ ОКЕАН

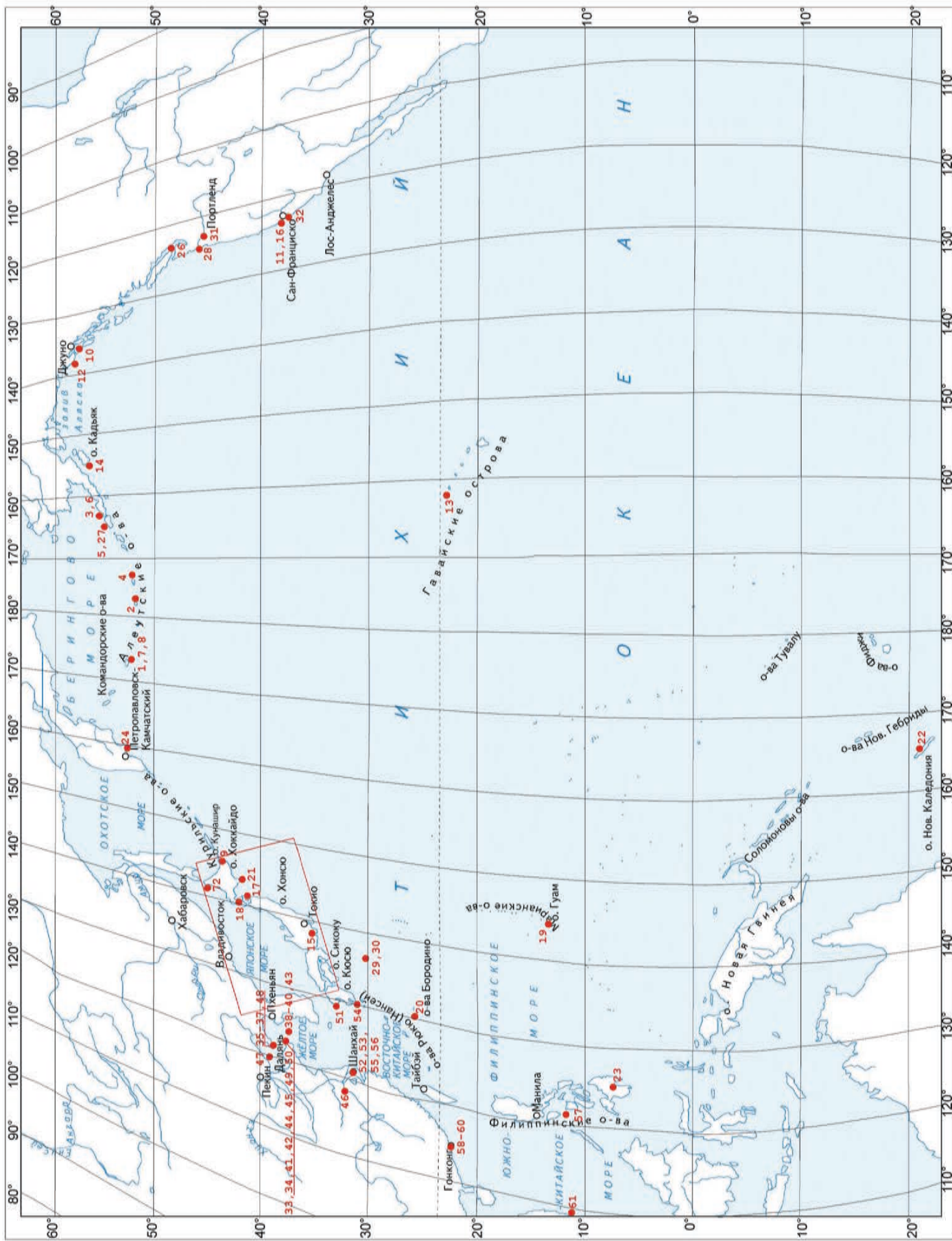
## ОБЪЕКТЫ ПОДВОДНОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ





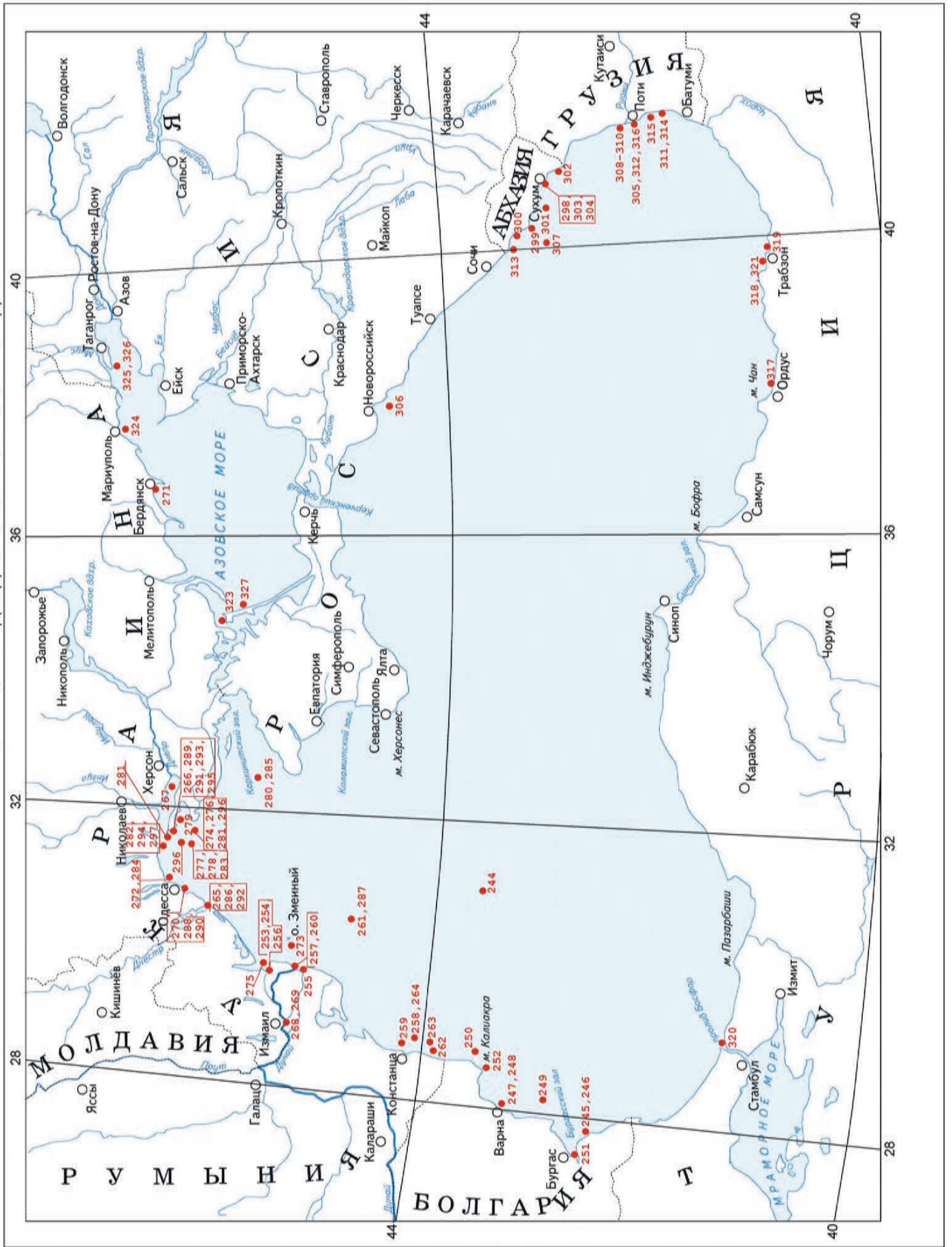


# ТИХИЙ ОКЕАН ОБЪЕКТЫ ПОДВОДНОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ





# ЧЁРНОЕ И АЗОВСКОЕ МОРЯ ОБЪЕКТЫ ПОДВОДНОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ

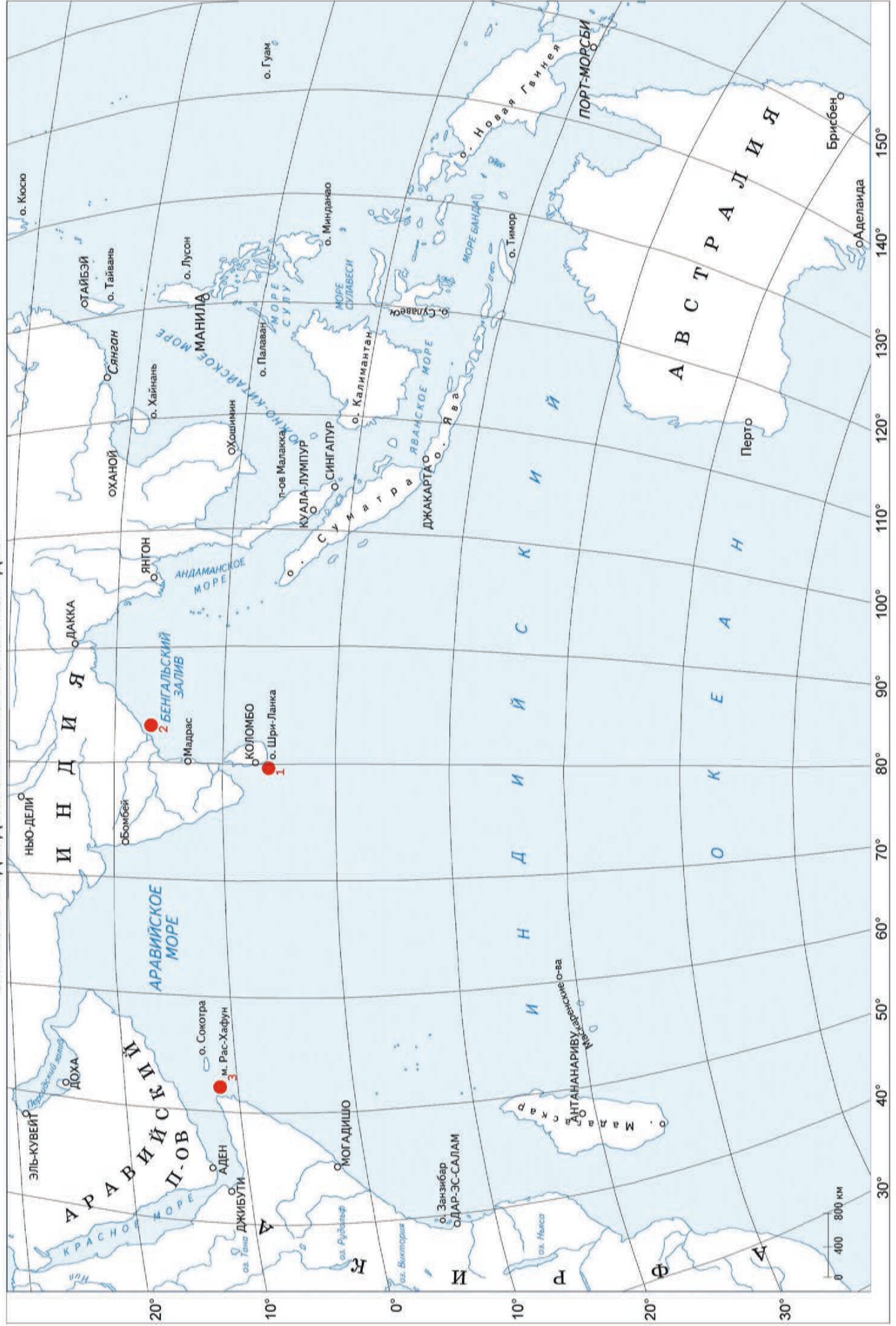






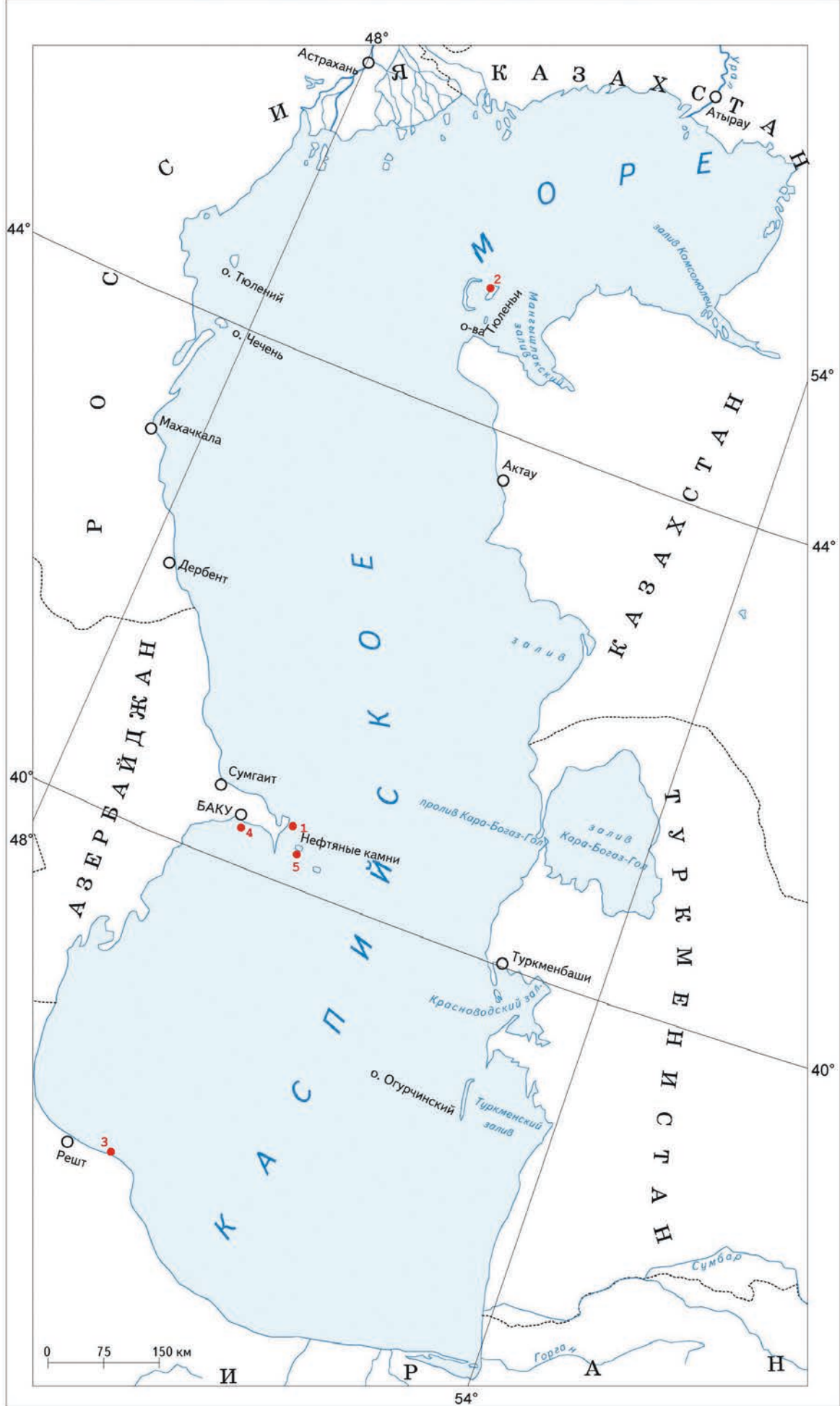
# ИНДИЙСКИЙ ОКЕАН

## ОБЪЕКТЫ ПОДВОДНОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ





# КАСПИЙСКОЕ МОРЕ. ОБЪЕКТЫ ПОДВОДНОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ







# ЯПОНСКОЕ МОРЕ ОБЪЕКТЫ ПОДВОДНОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ

