

УДК 902,2

КІНЕЦЬ ЛЕГЕНДИ ПРО «ЧОРНОГО ПРИНЦА»

**Воронов С.О.**директор Чорноморського центру
підводних досліджень (м. Феодосія)

Стаття містить аналіз письмових і матеріальних джерел, присвячених історії вітрильно-парового судна «Принц» та його загибелі на рейді Балаклави у шторм 14 листопада 1854 року. Розглядається зміст матеріалів Королівських слідчих комісій, дані Посольства Великобританії щодо наявності на борту судна золотої казни британської армії. Автор торкається історії пошуків легендарного кладу та останніх знахідок на місці загибелі пароплаво-фрегату.

Ключові слова: Кримська війна, «Принц», шторм 14 жовтня 1854 року, Балаклава.

Чорне море багате на легенди. Але найзагадковіша з них – про скарби «Чорного принца»...

На державному обліку в Україні до 2500 затонулих у Чорному морі кораблів. І до 2010 року в Державному реєстрі підводної археології, серед інших скарбів, офіційно числився цінний вантаж цього британського пароплава-фрегата [1, с.105-108]. Пройшло вже 160 років після його загибелі, проте й зараз, щоліта, практично кожного погожого дня, відходять від балаклавських причалів водолазні боти і дорогі моторні яхти, опускаються на глибину дайвери у пошуках блиску жовтого металу. І кожен із тутешніх мешканців на чому завгодно поклянеться вам, що золото «Чорного принца» ще на дні. Воно чекає свого відкривача.

У чому ж полягає історія про велику таємницю «Чорного принца»?

Трищогловий вітрильно-гвинтовий фрегат “Prince” входив до серії великих однотипних пароплавів, побудованих відомою судноплавною фірмою “General Screw Steam Shipping Company” (Лондон) для океанської пасажирської лінії Великобританія-Австралія. На верфі Blackwall суднобудівної компанії “C.J.Mare & Co Iron and Shipping Works” було збудовано чотири однотипних

пароплави: “Prince”, “Jason”, “Croesus” і “Golden Fleece”. За основу для “Prince” обрали проект пароплава “Croesus” [2].



Мал. 1. Вітрильно-гвинтове судно “Prince”.

12 травня 1854 року судно урочисто спустили на воду. Пароплав, як для середини XIX століття, був дуже великим судном. Його водотоннажність дорівнювала 2710 тоннам. До екіпажу судна входило 150 чоловік. Основні габарити: 300 футів довжина і 43 – ширина. Судно було досить швидкохідним. Парова машина системи “Компаунд” потужністю 300 к. с. з прямим приводом на гвинт мала 4 циліндричних котли і розганяла корабель до 9 вузлів. Швидкість під вітрилами досягала 13-14 вузлів. Пароплав міг прийняти 200 пасажирів. Судно мало комфортабельні каюти 1-го й 2-го класу. Каюти мали спальні і навіть ванні кімнати! Всі спальні каюти були розташовані на головній палубі. Приміщення для офіцерів та прислуги також знаходилося на верхній палубі. У трюмах було: 1400 тонн вантажів, 1000 тонн вугілля, 300 тонн багажу і речей, 100 тонн води в танках та опріснювальний апарат на 700 галонів. Глибина трюму складала 31,5 футів. На момент загибелі судно підпорядковувалося Експедиційному флоту Великобританії в Криму.

Коротке, але яскраве життя “Prince” пройшло в морях. Відповідно до фрахту уряду Великобританії перший свій рейс “Prince” здійснив у Балтійське море з десантним загonom військ Франції. Плавання розпочалося 23 червня

1854 року з порту Даунс. По завершенню рейсу судно було завантажено на Крим. Під час Кримської (Східної) кампанії пароплаво-фрегат включили (зафрахтовали) до Об'єднаного флоту союзників, який складався з 89 військових кораблів і 207 торгових суден, що належали приватним компаніям. Фрахт передбачав транспортування військ та вантажів до Криму. За іншою інформацією, судно було куплене Британським Адміралтейством за 105 тис. фунтів стерлінгів.

Холодним листопадом 1854 року "Prince" під командуванням капітана Христа Гуделя (за іншою інформацією – Гудольта) зайшов до Чорного моря. Адміралтейство на борту представляв його агент, капітан Бенджамін Байнтон. 8 листопада вранці фрегат прибув на зовнішній рейд Балаклавської бухти. Під час спроби стати на якор (глибина стоянки - 55 м) один за одним пішли на дно разом з ланцюгами обидва якорі. Виявилось, що їхні кінці не були приклепані до барабанів. Втративши обидва якорі, "Prince" прив'язався до корми судна "Jason", яке стояло поряд. Наступного дня вранці судно таки стало на один запасний якор. Капітан Гудель інформував начальника порту Балаклава, капітана Дакреса, що "Prince" втратив два якорі, і стоїть лише на запасному з ненадійним канатом, тож просить терміново впустити його в гавань (або прислати буксирне судно). Дакрес, кажучи, що в бухті немає потрібних місць (за іншою інформацією – нібито не було буксирного судна) відмовив у проханні Байнтон. "Prince", таким чином, залишився на зовнішньому рейді.

На 8 листопада вантаж на "Prince" складався з 36700 пар вовняних панчо, 53000 (за іншою інформацією – 153000) вовняних сорочок, 2500 постових кожухів, 16000 простирадл, 3750 (за іншою інформацією – 43750) ковдр, 150000 спальних мішків, 90000 фланелевих кальсонів, 40000 непромокальних шапок, 40000 (за іншою інформацією – 49000) хутрових пальто, 120000 пар чобіт, 80000 вовняних рукавичок, зимових подвійних наметів, медичне майна, медикаментів та матеріали для шпиталів (Константинопольського, Балаклавського і Скутарського), а також харчових припасів (телятина й свинина). Як свідчать офіційні джерела, на борту судна також знаходилося спеціальне обладнання для знищення підводної частини загородження внутрішнього рейду Севастополя (підризу затоплених російських кораблів, які заблокували вхід до Севастопольської бухти).

Спеціальне обладнання складалося з чотирьох комплектів водолазного спорядження (3 водолазних апарата Гейнке і один – Зібе) з 4-ма гальванічними батареями, підводних мін та спеціального електричного приводу завдовжки 8 миль. Обладнання супроводжувала спеціальна команда саперів у складі капітана Королівського корпусу саперів і мінерів (Royal Sappers and Miners) Інґліс, сержанта William Carns, 3 військових і 2 цивільних водолазів (John Gordon і John Orchard) з секретними інструкціями. За непідтвердженими даними з приватних архівів, на борту був «водолазний прилад» під назвою

«Наутилус» (винахідник морський офіцер Скотт Россел). «Наутилус» мав вигляд простого водолазного дзвону великих розмірів, був неначе перевернутий човен (екіпаж – 10 осіб, озброєння – пороховий вогнемет). «Prince» мав також електричний телеграф. За непідтвердженою інформацією, на борту судна знаходилися й боєприпаси – значна кількість ядер і бомб нових зразків та патрони. Загальна вартість вантажу склала 500 тис. фунтів стерлінгів.

За інформацією невідомого походження, на борту знаходилася ще й зарплатня Британських експедиційних сил у Криму в сумі 60000 соверенів (за іншими відомостями – 200 000 або 500 000) у срібних та золотих монетах, запакованих у бочки... Як пасажери на борту були солдати 46-го Королівського піхотного полку (6 рот, командир – полковник Роберт Гаррет) та штаб госпіталю.

Як свідчать матеріали Британських архівних фондів, перед штурмом «Prince» встиг сходити в район Камишової бухти, де зійшли на берег 6 рот 46-го полку і було вивантажено декілька ящиків для комісаріату. Оскільки медичне майно лежало під боєприпасами, його не вивантажили в Скутарі, куди судно зайшло перед Балаклавою.

14 листопада 1854 року о 7.30, саме перед південно-східним ураганом на зовнішньому рейді, біля входу до Балаклавської бухти знаходилися 24 кораблі: пароплаво-фрегат «Retribution», 14-гарматний паровий шлюп «Niger», паровий шлюп «Vesuvius», гвинтовий фрегат «Vulcan» (з російськими військовополоненими на борту), парові транспорти – «Prince», «Melbourn», «Avon» і «Citi of London», вітрильні транспорти – «Mercia», «Resolute», «Lady Valiant», «Caducens» («Caduceus»), «Pride of the Ocean», «Kenilworth», «Medora», «Wild Wave», «Pilvan», «Rip Van Winkle», «Sir Robert Sale», вантажні зафрахтовані судна – «Progress», «Wanderer», «Peltoma», приватний бриг «Maltese» і «Maru Anne». «Prince» стояв у черзі на підхід до причалу після пароплава «Вікторія».

Зранку 14 листопада налетів страшний шторм...

Навіть у вічно спокійній Балаклавській бухті кораблі кидало і било так, що деякі з них ледве не затонули від пошкоджень. Частина суден, які стояли на зовнішньому рейді, повільно, але все-таки відходили на рятівний південь. Частина ж, приречено молячись і покладаючись на долю, повзла на якорях до берега... Димлячи, як вулкан, утікав у відкрите море на швидкості 11 вузлів флагман Британського експедиційного флоту, 91-гарматний лінійний корабель «Агамемнон» під прапором контр-адмірала Едмунда Лайонса. Пізніше, від перевантаження, машина лінкора загорілася і капітану ледве вдалося врятувати корабель.

Спроба капітана утримати «Prince» на одному якорі, працюючи лише двигуном, не вдалася. Біля 9.00, після втрати якоря, фрегат розпочав дрейф до берега. Судно дрейфувало, звернене носом в відкрите море, навіть при

максимальних обертах двигуна. Для зменшення площі вітрильності зрубали всі щогли фрегата! Такелаж бізань-щогли потрапив на гвинт судна, внаслідок чого машина втратила хід. Під час дрейфу фрегат зіткнувся з транспортом і отримав декілька пошкоджень. З огляду на невідворотну загибель, корабля капітан віддав наказ команді – рятуватися. Перший удар об скелі корпус судна витримав. А о 9.15 “Prince”, поряд із транспортом “Kenilwoth”, після 5-6 ударів, розбився. За словами свідків, удари об скелі тривали 10-15 хвилин. Є також інформація, що судно від удару розкололося навпіл. З команди “Prince” врятувалися 6 матросів (два невідомі, Паркер, Пітчер, Холл і Макдональд) та молодший офіцер (мічман або гардемарин) Конгрей (чи Котгрейв). На березі, після урагану, було виявлено щоглу з тикового дерева, ймовірно з “Prince”. Членів екіпажу “Prince” рятувала рятувальна партія з судна “Harbinger”.

Списки суден, які стояли на зовнішньому рейді перед штормом, суден, котрі потрапили в шторм, і суден, які загинули, в архівних фондах різних країн дуже відрізняються. При формуванні Реєстру підводної спадщини України за базові були взяті дані Посольства Великобританії. Всього під час урагану затонуло й отримало пошкодження в портах Криму до 60 кораблів союзників. Загибло 1500 моряків. Матеріальні збитки склали 60 млн. франків. За інформацією Музею морського флоту, всього затонуло тоді 20 суден і більш як 40 отримали значні пошкодження.

За матеріалами Посольства Великобританії в Києві, на скелях Балаклавської бухти загинуло 7 кораблів. Із них 5 англійських: “Resolute”, “Kenilworth”, “Rip Van Winkle”, “Panola”, “Wild Wave”, і два – США: “Progress”, “Wanderer”. Разом з кораблями загинуло майже 900 чоловік.

Той, хто був в Балаклаві, знає – на скелі, які стирчать біля входу в бухту, навіть у штиль дивитися страшно. А в ті роки навіть судна середнього тоннажу самотійно зайти до бухти не могли. З приречених кораблів лише капітан одного французького пароплава прийняв єдино вірне і рятівне на той момент рішення. Капітан “Avona”, після того, як його судно зірвало з якоря й кілька разів ударило об дрейфуючі судна, спрямував свій пароплав на вхід до бухти, буквально на хвилях влетів у неї, таранячи й розтворюючи все, що було на шляху, притонув сам і притопив два кораблі. Зате врятував судно й екіпаж.

Існує неофіційна інформація часів Кримської війни, що 15 березня 1855 року залишки “Prince” були тричі обстежені з борту колісного пароплава “Necla” водолазами Джоном Діасом та капралом Джонесом (водолазна база – корабель «Король Георг»). Якщо вірити цій інформації, водолази знайшли “Prince”! Ними був обстежений дуже пошкоджений корпус судна, і майже непошкоджена парова машина. Через деформовані переборки виявили велику кількість тіл загиблих, які мали жахливі рани. Їхній одяг був вибілений морською водою. Інформація ж про виявлення цінностей – відсутня. Поряд нібито знайшли тільки останки дерев'яного судна.

І тут починається дивовижне!



Фото 1. Підводні роботи на місці загибелі “Prince”. Фото з архіву ДПСУ.

Загибель корабля бачило багато людей. Свідками-художниками написано навіть декілька полотен цієї трагедії. На схили в район руїн Генуезької башти збіглося сотні моряків з екіпажів суден, котрим пощастило більше, солдатів з гарнізону та цивільних осіб. Хотілося хоч якось допомогти морякам. А от жодного документу, де було б зафіксовано навіть приблизне місце загибелі “Prince”, немає! Тим часом зовнішній рейд Балаклавської бухти (якщо брати від мису Айя до скелі Митиліно) – це величезна площа, майже 50 км². Безумовно, фрагменти корпусу судна могли затонути не відразу, їх могло віднести на значну відстань від місця катастрофи. Так зароджувалася легенда. Легенда про недоступне золото.

До 1864 року рибалками Балаклави було піднято з місця катастрофи до 200 тис. пудів різних металевих предметів і багато золотих монет. Хоч дуже вірогідно, що останній факт – теж з розряду чорноморських байок...

У 1870 році дозвіл на пошук та підйом фрегату “Prince” було надано Ергардту. Наслідок цієї першої експедиції – невідомий. В 1875 та 1878-1879 роках останки фрегата спробувала знайти французька експедиція, яка виявила

на дні бухти залишки аж 11 суден. Експедиція обійшлася в 500 000 рублів! “Prince” не виявлено. В 1889 році відбулася невдала норвезька експедиція у пошуку “Prince”. 1892 року фрегат (також невдало) шукав норвежець Мартенс. У 1896-му підводні роботи з пошуків “Prince” провів російський винахідник Пластунов. І знову невдача. З 1901 по 1903 роки, а також в 1905, 1907 і 1910 роках “Prince” шукали італійці (керівник – інженер Джузеппе Рестуччі). На глибині 54 м ними виявлено два металевих корпуси невідомих суден, гармати, фрагменти дерев’яних корпусів, ящик зі свинцевими кулями. Витрати на експедицію склали 200 000 рублів! Паралельно проводили пошукові підводні роботи американські, норвезькі, німецькі експедиції... Між іншим, саме десь у цей час, причому не без допомоги творчої еліти, яка відпочивала в Криму, невловимий “Prince” й отримав до своєї назви додаток «Чорний».

Головним орієнтиром пошукових робіт була інформація, що “Prince” - єдине судно, яке затонуло на зовнішньому рейді Балаклавської бухти і мало металевий корпус. За ініціативою флотського інженера В.С. Язикова для пошуку цінностей фрегата “Prince” наказом по ОГПУ № 528 від 17 грудня 1923 року, підписаним особисто Ф.Е. Дзержинським, було створено й укомплектовано постійно діючу Експедиція підводних робіт особливого призначення (ЕПРОП). З 29 березня по 23 листопада 1923 року ЕПРОПом (начальник Л.М. Захаров) було проведено значні обсяги пошукових робіт. Крім водолазного пошуку, використовували металошукачі та глибоководну камеру «ЕГД» (конструктор – інженер Є.Г. Даниленко). Головними квадратами досліджень були скелі на захід від входу в бухту і траверс Генуезьких башт на схід від входу в бухту.

У цей час виявили значну кількість фрагментів дерев’яних суден, останки металевого, чавунний паровий котел, пароплавну димову трубу, два ілюмінатори, ручну гранату, медичну ступку, декілька бомб, рукомийник з офіцерської каюти, свинцеві кулі, пачку госпітальних капців та багато якорів британських типів. На грудень 1924 року загальна сума витрат ЕПРОПу з пошуку “Prince” складала 100 000 рублів, і роботи призупинили у зв’язку з відсутністю архівної інформації, що на борту фрегата були цінності. 4 серпня 1923 року на запит повпреда СРСР Л.Б. Красіна у Великобританії, Адміралтейство, аргументуючи все давністю подій, а також посилаючись на закони, які обмежують допуск іноземців до архівних фондів, відмовило йому в інформації [3].

Висновок НКВС був однозначний: «Додаткове вивчення історичних матеріалів не дало впевнених доказів наявності на борту “Prince” цінностей. Все це ставить під сумнів доцільність подальших пошуків легендарного золота». Відтак радянський ЕПРОП зайнявся суднопідйомними роботами, і – на радість учених – відкрив перші сторінки підводно-археологічних досліджень Чорного моря.

Втім, існує неофіційна інформація, що фрагменти “Prince” виявлені в листопаді 1925 року. Ким? Курсантами Балаклавської водолазної школи під час тренувань на траверсі ущелини Шайтан-Дере (глибина 4-8 сажнів). Тоді нібито було піднято паровий котел старої конструкції, частину борта з ілюмінатором і щоглу з тикового дерева. Зі щогли виготовили шахи і шаховий столик, які пізніше були подаровані В.Р. Менжинському.

З 15 червня по 28 листопада 1927 року, останніми в історії “Prince”, провела пошукові роботи японська водолазна фірма «Сінкай Когіоессіо Лімітед» (керівник – Катаока Кіухачі). Знайшли залишки корми і носа невідомого судна, чотири золотих монети – соверени 1821, 1830 і 1844 років, мідну монету з портретом королеви Вікторії 1843 року, іржаву офіцерську шаблю, п’ятифранкову срібну монету 1823 року, помпу й частини парової машини. За непідтвердженими даними, була також піднята бронзова ринда з написом “Prince”, водолазний шолом, манишка й калоші випуску 1854 року. Усе це поділили відповідно до затвердженого договору: 60 % – СРСР, 40 % – Японії. Фірма, по завершенню робіт, залишила ЕПРОПу все підводне обладнання, потративши на пошуки 300 000 рублів. І протягом цілих 83 років про “Prince”, так би мовити, офіційно забули.

До 2010 року існувало три офіційні версії, які пояснювали невдалі пошуки фрегата та його цінного вантажу:

1. **Не там шукали.** Помилка пошукових експедицій у визначенні головних орієнтирів ідентифікації “Prince”. Архівні дослідження доказали, що крім “Prince” металевий корпус мали також парові транспорти: “Jason”, “Hope” і “Resolute”. Згідно з інформацією Британських архівних фондів, “Jason” вижив і в 1862 році затонув у водах Індії. Але ж у бухті лежали ще ”Hope” та “Resolute”...

2. **Відсутність на борту фрегата цінностей на момент його загибелі.** Архівні дослідження засвідчили – згідно із затвердженими правилами, амуніція, продовольчі запаси і особливо фінансові засоби доставлялися в містя ведення бойових дій у Криму не напряму з Великобританії, а з Константинополя, де в той час розташовувався штаб суперінтенданта Британських експедиційних сил, які діяли в Криму. Імовірна версія, що цінний вантаж було знято з борту “Prince” в порту Константинополя (для визначення реальних втрат особистого складу і реальних витрат по виплаті). Тому в Балаклаву доставлена лише амуніція. Існує інформація щодо виявлення в архівних фондах Великобританії звіту слідчої комісії Британському парламенту, де згадувалося про вивантаження коштів у Константинополі (3-й звіт, стор. 232, № 15.729). Звіт головного інтенданта Фільдера від 18 листопада 1854 року за № 419 [4] підтверджує цей факт. Відсутність цінностей підтверджує також те, що разом з переліком держав, які брали участь у

пошуках, з боку Великобританії не зафіксовано жодної спроби отримати ліцензію на право проведення підводних робіт на власному кораблі.

3. **Цінності підняті англійцями ще під час Кримської війни.** Спеціалісти японської водолазної фірми «Сінкай Когіоссіо Лімітед» після завершення робіт зробили офіційну заяву, що судно, на якому вони проводили роботи, є фрегатом “Prince”. Але, не дивлячись на значну програму пошуків, їм не вдалося знайти середню його частину. Кормова і носова частини корпусу мали значні пошкодження штучного характеру. Висновок «Сінкай Когіоссіо Лімітед»: британські війська, які знаходилися в Балаклаві, ще протягом 8 місяців після загибелі судна підняли цінний вантаж до закінчення Кримської кампанії.

30 січня 2009 року плановою експедицією Інституту археології НАН України в районі траверса Генуезької башти на глибині 7 м виявлено й піднято на поверхню пошкоджений (з двома лопатями) чоторилопатний чавунний зйомний гвинт неідентифікованого судна часів Кримської війни. Вага гвинта біля 5 тонн. Гвинт має пристрій, який дозволяв під час руху під вітрилами від’єднувати і піднімати його на палубу. Дуже імовірно, що знахідка має пряме відношення до одного з кораблів Британського експедиційного корпусу, котрий загинув у 1854 році на зовнішньому рейді Балаклавської бухти. Враховуючи, що, згідно з архівними документами, гвинт “Prince” був дволопатним, вірогідність, що це його, дуже мала. Хоча й відомі випадки, коли заміна гвинта однієї конструкції на іншу не фіксувалася в архівах.



Фото 2. Гвинт неідентифікованого судна часів Кримської війни.
Фото з архіву ДПСУ.

На борт балаклавського водолазного бота «Аквамарин», крім гвинта, були підняті вченими 3 ядра та дві абордажні гранати виробництва Великобританії зразка 1854 року, фрагмент парової машини, комплекс фрагментів скляного медичного й камбузного посуду з 27 предметів.



Фото 3. Фрагменти аптечного скла, знайдені на місці загибелі “Prince”.
Фото з архіву ДПСУ.

Саме на фрагментах двох тарілок виявлено клейма з назвою судноплавної компанії, якій належав “Prince”. Враховуючи, що такі сервізи на момент загибелі в Балаклавській бухті були лише на двох кораблях, які належали цій компанії – “Prince” і “Jason”, і виходячи з того, що “Jason” врятувався, висновок однозначний – реальне місце загибелі легендарного фрегата таки виявлено!

Комплекс піднятого матеріалу тільки підтверджує цю гіпотезу. Адже саме на його борту були боєприпаси та медичне обладнання. **Так, через 156 років на карту нарешті нанесене реальне місце загибелі “Prince”.**

23 березня 2010 року в Посольстві Великобританії у Києві відбулася офіційна зустріч керівництва Департаменту підводної спадщини з військовими аташе Посольства (captain JLR FOREMAN RN. Defence Attache, Major Kirsty Baxter, Assistant Military Attache Army Liaison Officer). Під час неї Департамент був офіційно поінформований, що цінностей на борту “Prince” на момент його загибелі не було. Головним свідченням тут є розписка Повноважного представника Великобританії в Туреччині, помічника головного інтенданта Джона Уільяма Сміта про те, що кошти справді вивантажені з корабля у Константинополі. Ця розписка зберігається у відповідному банку Англії.



Фото 4. Клеймо судноплавної компанії, до якої належав “Prince”, на фрагменті тарілки.
Фото з архіву ДПСУ

Цікавий підсумок! Протягом 156 років Великобританія вперше офіційно визнала факт відсутності на борту “Prince” будь-яких скарбів. Так, доволі таки прозаїчно завершилася велика і драматична епопея пошуків найзагадковішого скарбу Чорного моря. З Реєстру підводної спадщини України було викреслено самий найцікавіший скарб, що офіційно існував півтора століття...

Але, думаю, ніякими наказами, розписками чи постановами не можна викреслити ці скарби з мрій романтиків... Знову й знову їхні водолазні боти виходитимуть з Балаклави назустріч щемким таємницям, уявному блиску затонулого золота.

Тепер, на втіху мрійникам, мушу сказати – під час архівних досліджень виявилось, що... реальний «Чорний принц», або точніше – “Black Prince”, таки існував! За матеріалами Посольства Великобританії, в Королівських ВМС було аж два військових кораблі з назвою “Black Prince”.

Перший – 74-гарматне судно з дуже нещасливою долею. Воно збудоване в 1816 році. Після спуску знаходилося в резерві. І ніколи не було в бойовому складі ВМС, ніколи не виходило в море. Після 1848 року цей корабель був тюрмою у Портсмуті. Розібраний в 1855 році.



Фото 5. Драйвер на місці загибелі “Prince”. Фото з архіву ДПСУ.

Другий корабель – панцерник “Black Prince”, однотипний з першим британським панцерником «Уорріор». Спущений він на воду в 1861 році. Був у ВМС у складі флоту Каналу. Не воював. 1862 року перевернувся в докові. Служив сторожовим кораблем на р. Клайд. У 1875-1878 роках – флагман його королівської величності герцога Единбурзького. Один раз перетнув Атлантику. У 1878-1896 роках він є у складі резерву, як панцерний крейсер 1-го класу. У 1896 році став навчальним судном. Проданий на металобрухт у 1923 році.

Прозаїчні біографії реальних «Чорних принців». Навряд чи вони сподобаються шукачам-мрійникам. Все ж таки краще прожити коротке, але яскраве життя «золотого» «Чорного принца», бути головною легендою Чорного моря, аніж реальним “Black Prince” далекої Великобританії.

Література

1. Воронов С.О. Енциклопедія морських катастроф України: (затонулі пам'ятки антич., середньовіч. і новіт. історії: залишки міст і поселень, військ. кораблі, цивіл. суда, авіа- та бронетехніка) / С.О. Воронов. – К.: Богдана, 2008. – 848 с.
2. HMS Prince (1854). Lambert M. Surhone, Mariam T. Tennoe, Susan F. Henssonow. – 2011. – 92 p.
3. Сорокина М.Ю. В поисках затонувших кораблей / М.Ю. Сорокина // Природа. – 2001. - №1.
4. Report from the select committee on the Army before Sebastopol. – London, 1855. – In 4 vol.

Воронов С.А. Конец легенды о «Черном принце».

Статья содержит анализ письменных и материальных источников, посвященных истории парусно-парового судна «Принц» и его гибели на рейде Балаклавы в шторм 14 ноября 1854 года. Рассматривается содержание материалов Королевских следственных комиссий, данные Посольства Великобритании о наличии на борту судна золотой казны британской армии. Автор касается истории поисков легендарного клада и последних находок на месте гибели парохода-фрегата.

Ключевые слова: Крымская война, „Принц“, шторм 14 октября 1854 года, Балаклава.

Voronov S.A. The end of the "Black Prince legend".

This article contains an analysis of written and material sources related to the history of sailing steam ship "Prince" and her death on the roads of Balaklava in the storm on November 14th, 1854. We consider the content of the materials of the Royal Commission of Inquiry, data of the British Embassy on golden treasury on the board of British Army ship. The author tells about the history of the legendary treasure and the latest findings at the place of steam-frigate wreckage.

Keywords: Crimean War, "Prince", the storm October 14, 1854, Balaclava.

Стаття отримана редакцією 05.12.12