

ФУДК 902.2

«АГНЕСС БЛЕЙКИ»



Лютенков А.В.
кинорежиссер

Фото – *А. Быков, О. Истратова*

Статья посвящена истории британского брака «Агнесс Блейки», затонувшего в мае 1855 года на внешнем рейде Балаклавы. Причиной аварии стало столкновение с гидрографическим судном «Медина». Полтора века спустя затонувшее судно стало объектом технодайвинга.

Ключевые слова: Крымская война, Абердин, Томас Блейки, барк «Агнесс Блейки», Балаклава, технодайвинг, судовой колокол.

В августе 2003 года поисковая команда дайв-клубов «Аквамарин» и «Фрегат» решила проверить место на дне внешнего рейда Балаклавы, где, согласно навигационным картам, находилось «неизвестное затонувшее судно». С помощью локатора бокового обзора было уточнено положение объекта. Действительно, на 84-метровой глубине покоился остов деревянного парусного судна. 18 сентября того же года дайверы Анатолий Копнин («Аквамарин») и Михаил Фальковский («Фрегат») совершили тримиксное погружение по заведенному концу. Они убедились в наличие памятника, осмотрели его, зафиксировав хорошую сохранность корпуса. На юте стоял невредимый штурвал; леерные ограждения и палуба были опутана рыбацкими сетями; мачты лежали рядом, у правого борта – настоящий «корабль-призрак» из морских легенд.

С тех пор Балаклавский рэк стал популярным местом погружений технодайверов. В течение последующих трех лет представители разных клубов неоднократно посещали судно, проводили фото и видеосъемки. Были обследованы трюмы и подняты на поверхность некоторые предметы. Параллельно шло историческое исследование и многочисленные попытки его идентификации. Сразу была выдвинута гипотеза, что этот парусник – одна из жертв сильнейшего шторма осени 1854 года, когда во время Крымской войны погибло несколько десятков кораблей англо-французской эскадры, осаждавшей

Севастополь. Но полученных на тот момент сведений явно было недостаточно для ответа на вопрос, что это за парусник.



8 сентября 2006 года Андрей Быков, Дмитрий Шаповалов и Оксана Истратова во время погружения обратили внимание на необычную конструкцию на носу судна. До них основной интерес ныряющих вызывал штурвал и содержимое трюмов, а то, что находилось на баке, всеми игнорировалось. Считалось, что это могли быть обломки третьей мачты. Уже на берегу, просматривая сделанные фотографии, дайверы пришли к выводу, что перед ними – судовой колокол!

Пять дней спустя, во время очередного погружения они не только подтвердили эту гипотезу, но и обнаружили на колоколе название судна: "AGNES BLAİKIE" ABD.

С помощью английских архивов, доступ к которым в эпоху Интернета – вопрос нескольких



дней, стала быстро проясняться судьба и история этого судна: где оно было построено, кому принадлежало и как попало в Черное море. Выяснилось, что парусник был построен в Шотландии, в городе Абердин в 1841 году.

С 1839 по 1847 годы муниципалитет Абердина возглавлял сэр Томас Блейки (Thomas Blaikie). Он занимал должность лорда-провоста, который избирался городским советом, и фактически являлся главой города. Формально его должность можно приравнять к должности мэра, которая хорошо известна во многих странах. Также по должности он являлся лордом-лейтенантом города Абердина, то есть личным представителем британского монарха, Верховным лордом-адмиралом Северного моря и вице-адмиралом побережья Великобритании и Ирландии. Его жену и одну из дочерей (всего у сэра Томаса было 10 детей) звали Агнесс, и поэтому не удивительно, что недавно построенное в городе судно получило имя «Агнесс Блейки».



Сэр Томас Блейки, провост Абердина.
(Художник – Джон Филиппс).

Сотрудники британского Национального морского музея в Гринвиче помогли нам разыскать записи в Регистре Ллойда, касающиеся затонувшего под Балаклавой парусника. 23 октября 1841 года под номером 824 в Регистре зарегистрирован двухстраничный отчет обследования (Survey Report) барка "Agnes Blaikie". Отчет представлял собой стандартную печатную форму (лист формата А3), в которую от руки вносились подробные сведения о технических характеристиках судна. Описывались размеры шпангоутов, толщина досок обшивки во всех частях судна, размеры и тип металла (железо или медь), болтов, гвоздей и крепежа. Тщательно записывались сорта дерева и его состояние. В частности, при постройке были использованы: английский дуб, иностранный белый дуб, американский горный ильм, южная желтая сосна. Замерялись также размеры корпуса, парусов, такелажа и якорей. Из отчета мы узнали точные характеристики барка: длина – 116 футов и 3/10 дюйма (35,45 м); ширина – 23 футов и 6/10 дюйма (7,19 м); глубина трюма – 16 футов и 8/10 дюйма (5,12 м); брутто-регистрационный тоннаж – 381 регистровая тонна. Отчет подписан главой верфи Уолтером Худом и представителем Ллойда, фамилию

котрого розібрати не удалось. Судну был присвоен класс 9А1 (наивысший в то время) и взыскан сбор в 4 фунта.



В честь сэра Блейки в современном Абердине названа одна из припортовых улиц – Blaikies Quay.

Интересная деталь. Существовало такое понятие: «абердинский бак». Впервые он появился на паруснике "Scottish Maid" в 1839 году, и потом постепенно новшество распространилось по всему миру. «Абердинский бак» – это скошенный нос корабля. А предыстория изобретения такова: в то время в Англии налоги платились в зависимости от объема трюмов. Соответственно, когда скосили нос, объем трюмов уменьшился, и ходовые качества судна от этого только выиграли – широкое распространение это новшество получило на знаменитых «чайных клиперах», где скорость ставилась во главу угла. У «Агнесс Блейки» нос еще обычный. Это можно объяснить тем, что прошло только два года с момента изобретения, а может, были и другие причины у заказчиков постройки, если они предпочли большее водоизмещение судна в ущерб скорости.

А вот фотографии и чертежи судна в архивах отсутствуют, хотя фотография в середине XIX века уже была достаточно распространена – достаточно вспомнить знаменитую «крымскую» серию Фэнтонна. Все объясняется просто: «Агнесс» – не военный корабль, чтобы на него обращать особое внимание.

Первым судовладельцем барка стал Джордж Томпсон-младший (George Thompson Junr.), капитаном – Алекс Дьюти (Alex Duthie), а портом приписки – Абердин. Маршрут первого плавания – Сантьяго де Куба. Все эти сведения

подробно отражены в отчете Ллойда. Кстати, первый капитан «Агнесс Блейки» принадлежал к семейству других, очень известных абердинских корабелов. Судно работало на маршрутах судоходной компании «Aberdeen Line», совершало плавания в Южную Америку, Австралию и Новую Зеландию. Оно было грузопассажирским и достаточно быстроходным для своего времени.

Подтверждение тому мы нашли в одном из январских номеров газеты «Таймс» в виде рекламного объявления: «Прямой рейс в Мельбурн и Порт-Филипп из Бристоля 10 февраля на прекрасно оснащённом быстроходном паруснике «Агнесс Блейки» английской постройки, класса А1, обшитом медью и грузоместимостью 600 тонн. Это судно известно как один из самых быстрых парусных клиперов в порту и предоставляет хорошую возможность для тех, кто выбирает сочетание комфорта и быстрого передвижения. Улучшенный план предоставляет собой хорошо вентилируемую в 7,5 футов высотой пассажирскую палубу. Судно отлично подготовлено и снабжено провизией без всякого лишнего расхода для пассажиров. Билет на поезде до Бристоля входит в стоимость. Для фрахта и заказа билетов обращайтесь к Г. Доббину: 163, Фенчер-стрит, Лондон или к В. Доббину: 31, Принс-стрит, Бристоль».

No.	Ships.	Masters.	Tons.	BUILD.		Owners.	Port belonging to.	Destined Voyage.	Classification	
				When.	Where.				No. Years first assigned.	Character for Hull & Stow.
176	Agnes Sr	Battershall	137	Grn'ck	1838	Brown & C	Glasg'w	Cly. Austral	8	A 1
7	— Sr	A. Clark	96	Dndee	1848	Ritchie & Dundee	Dun. Belg'm	Dun. Belg'm	4	E 1
8	— Bg	J. Darling	150	Ulvastn	1812	Webster				51
9	— Bk	W. Fox	300	Chpst.	1834	Cavan & C	London	Liv. Demer.	11	A 1
180	— Bk	J. Godel	541	P.E. Isl	1851	Carmichael	Liverp'l	Whn. Brest	4	A 1
1	— Sw	J. Hughes	135	Neath	1818	Treweek &				1
2	— Sr	DM'Larn	107	Alloa	1839	Morrison & Alloa	Lth. Altona	Lth. Altona	7	E 1
3	— Sr	A. Milne	102	N'castl	1831	Muckart	M'ntrse	Mtr.	7	E 1
4	— Sr	A. Minto	103	Dysart	1838	Greenf'ld	N Brwk	Lth. Dnkrk	7	A 1
5	— Sr	Nickolls	184	Scilly	1848	Banfield & Scilly		Lon. Vlprso	12	A 1
6	— Sr	M. Owen	108	N Brns	1845	Jones & Co	Pt Mde	Bar. Baltic	5	E 1
7	— Bn	J. Skelly	99	Grlstn	1830	Marshall	Garlistn	Liv. Coaster	7	E 1
8	— Bg	Steph'nson	214	Livrp'l	1834	Steph'nson	Liverp'l	Liv. W. Inds	12	E 1
9	— Bk	H. Walker	351	M'rypt	1811	J. Young	Shields	Shl. Amer.	—	E 1
190	— Bn	Wild	111	N. Scot	1849	Brown & C	Irvine	Liv. Medit.	4	A 1
1	— Bk	Blakie	381	Abrd'n	1841	H. Dobbin	Bristol	Sws. Austral	9	A 1
2	— Bk	H. Gray	276	Sndrid	1846	W'dhouse	S Shields	Shl. Medit.	8	A 1
3	— Sr	A. Stewart	120	Troon	1850	J. Smith	Irvine	Cly. Medit.	6	A 1
4	— Sr	W. Jenkin	54	P'dstw	1848	Jenkin & C	Padst'w	Lon. Coaster	12	A 1

Однако 10 февраля «Агнесс Блейки» в рейс не вышла. 16 марта 1853 г. «Таймс» опубликовала «Сообщение суда по банкротствам по поводу Джорджа Марша»: «Некий бизнесмен, запутавшись в своих делах и оказавшийся банкротом, намеревался сбежать в Австралию рейсом «Агнесс Блейки». Когда его кредиторы забили тревогу и потребовали его вызова в суд по делам банкротств – выход судна был отложен, а должник был арестован в маленькой деревушке около Бристоля». Как дальше сложилась его судьба, – английская пресса и история умалчивают, ну а «Агнесс Блейки», наверное, все-таки благополучно отбыла к зеленому континенту.

После этого парусник еще раз поменял хозяев, пока не попал во фрахт Королевского флота для доставки грузов на разразившуюся Крымскую войну.

И снова обратимся к беспристрастной «Таймс». В газете от 21 декабря 1854 г. под рубрикой «Военные и военно-морские донесения» сообщается: «Грузовое судно «Агнесблейки» в Вулвиче загружается 180 тоннами пушечных ядер и 250 тоннами угля для доставки в Крым». Поначалу нас смутил вес груза, вроде не соответствующий 381-тонной «Агнесс», и не совпадающее название. Но когда в других источниках были найдены сведения о датах выхода «нашего» парусника в море и проведены перерасчеты различных британских систем исчисления тоннажа и грузоподъемности, мы убедились, что речь идет об одном и том же судне! Искаженное название, наверное, возникло из-за того, что корреспондент записал его так, как услышал.

Но вернемся к газетным сообщениям. 22 декабря 1854 года «Таймс» информировала: «Вчера транспорт «Оскар» вышел в реку из вулвичских доков с 158 тоннами артиллерийских припасов на борту и «Агнесс Блейки» с 180 тоннами пушечных ядер и 250 угля в сторону Крыма». Но в номере за 10 января 1855 г. сообщается, что «грузовое судно «Агнесс Блейки» пока еще остается в Вулвиче, принимая на борт припасы для Крыма». Чем была вызвана эта задержка – не сообщается, но, возможно, затянувшимися рождественскими праздниками у команды или капитана! Тем не менее, 24 января 1855 г. «Таймс» публикует сообщение, полученное от компании Ллойда по телеграфу из Дила, что в 3 часа пополудни «Агнесс Блейки» проследовала мимо маяка из Лондона в сторону Мальты.

Дальнейший путь и судьбу барка мы смогли узнать по издававшемуся Ллойдом информационному бюллетеню «Lloyd's List newspaper»:

22.1 – вышло из Темзы в направлении Мальты (капитан Пирнан).

16.2 – прибыло на Мальту из Вулвича.

15.4 – вышло с Мальты в направлении Балаклавы (капитан Хамден).

26–30.4 – прибыло в Константинополь с Мальты.

21.5 – «Агнесс Блейки», следовавшая с Мальты в Балаклаву, была потоплена британским кораблем «Медина» («MEDINA»), предположительно 5 мая, напротив последнего порта.

26.6 – Константинополь, 14 июня: «Агнесс Блейки» (капитан Хамден), следовавшая с Мальты в Балаклаву с правительственным грузом, погибла вместе с грузом напротив последнего порта, столкнувшись с парохом Королевских ВМС «Медина».

Из приведенных сообщений видно, что судно прибыло на Мальту 16 февраля, а отправилось в Балаклаву 15 апреля уже с другим капитаном. Найденный в британском Национальном архиве «Отчет по экипажу судна, завершившего зарубежное плавание» дает нам сведения, что из Лондона «Агнесс Блейки» вышла с экипажем, состоящим из 13 человек, среди которых капитан Ричард Пирнан и первый помощник Генри Хамден. В марте 1855 г. капитан покинул судно (причину пока определить не удалось), а исполнение его обязанностей в переходе до Балаклавы было возложено на первого помощника.

На Мальте судно простояло почти два месяца. Какими причинами это было вызвано – неизвестно, но существует вероятность того, что его груз за это время мог поменяться. Более определенный ответ может дать обследование нижнего грузового трюма рэка. Если на судне остался первоначальный груз – уголь и пушечные ядра – то они должны хорошо сохраниться.

Еще одна занятная деталь состоит в том, что согласно Ллойдовскому регистру, «Агнесс» вплоть до 1853 года проходит и регистрируется как барк, а на дне Балаклавского рейда лежит явно бриг. Принципиальное отличие состоит в том, что у барка три мачты, у брига – две. По комментариям английских специалистов, в то время судно могли и переоснастить в процессе эксплуатации. Для хорошо обученной команды – это не проблема даже в рейсе, совсем не обязательно уходить для этого в док. Парусное вооружение подстраивалось применительно к обстановке плавания.

Пока мы листали старые английские газеты и искали документы, с греческого острова Корфу неожиданно откликнулся историк и исследователь Крымской войны англичанин Том Мур, который сообщил весьма интересные сведения. Его прапрадед Джордж Мур, проживая со своими достаточно состоятельными родителями на Мальте и закончив в 15 лет колледж, устроился на службу клерком на военный английский корабль, шедший в Черное море. Он занял у отца 5000 фунтов (по нынешним временам это около 3 миллионов фунтов стерлингов). После чего купил или арендовал торговое судно, загрузил его товаром и отправил в Крым. В Черном море судно погибло, но как и когда – неизвестно. Вероятность того, что мы нашли именно это судно – достаточно большая, но точных доказательств нет... Семейные архивы Муров, к сожалению, не сохранили каких-либо подробностей мальтийского периода их жизни, кроме фразы, что «все было потеряно...». Ну а Джордж Мур-младший мог быть первой жертвой загадочного парусника, унесшего на дно целое состояние...

Клубок загадок вокруг балаклавского парусника постепенно распутывался, и вскоре из Англии пришли сведения об обстоятельствах гибели «Агнесс Блейки». Оказывается, в барк врезалось британское гидрографическое судно «Медина». При столкновении оно проломило большую дыру в левом борту. Произошла это недалеко от входа в Балаклавскую гавань. «Медина» был колесным паровым пакетботом, размеры которого почти в три раза больше нашего парусника. Поэтому шансов выжить у брига было мало... Кстати, сам пароход после аварии еще 9 лет служил Её Королевскому Величеству.

Дата гибели судна – 5 или 8 мая 1855 года. Официальный отчет 1856 года, составленный постфактум, свидетельствует о том, что все судовые документы погибли во время катастрофы. Очевидна стойкая тенденция, как сейчас, так и тогда: военные ведомства всячески скрывали аварийные инциденты, именно поэтому материалов по расследованию гибели судна так немного. К тому же, если бы «Агнесс» затонула в водах, контролируемых Англией, то изучение обстоятельств и причин проводил бы Ллойд как ответственный страховщик, в Крыму же этим в то время никто особенно не занимался – война есть война.

Помимо прочего, стало ясно, что так называемая «теория Великого шторма», утверждавшая, что союзники на Черном море не понесли иных морских потерь, кроме как от бури 14 ноября 1854 года, требует корректировки.



Экипаж «Агнесс Блейки» благополучно спасся в полном составе, отделавшись лишь испугом и купанием в холодных черноморских волнах. Ведь взрыва не было – была пробоина, из-за которой корпус судна постепенно заполнялся водой, и у людей оставалось время покинуть тонущее судно.

Сохранился рапорт, в котором говорится, что команда «Агнесс Блейки» впоследствии получила свое жалованье и присоединилась к другому кораблю.

NAVY AND MILITARY INTELLIGENCE.

A letter from the Black Sea Fleet, dated Balaklava, May 8, mentions the following movements:—"In Harbour.—The *Leander*, 50; the *Diamond*, 23; the *Wasp*, 14; the *Himalaya*, and the *Triton*. The *Himalaya* arrived yesterday from Alexandria with cavalry. The men-of-war steamers that formed part of the expedition for Kertch are at anchor in the bay, waiting to disembark their troops. The *Medina* steamvessel, Lieutenant-Commander H. B. Beresford, ran into a brig and sunk her; the petty officer in charge of the watch, it is said, committed suicide, by cutting his throat, immediately afterwards. Captain Christie, late principal agent for transports, died at Kaestch-bay on the 1st of May, on board the *Gertrude* transport. Admiral Sir Edmund Lyons sent the *Spiteful* steamvessel round for the purpose of conveying such of the captains of transports as wished to be present at the funeral. A large number

Однако вообще без жертв не обошлось: вахтенный офицер «Медины», потрясенный этим происшествием, в котором он был повинен, тут же покончил с собой, перерезав себе горло. Такие вот были представления об ответственности и чести у британских военных моряков 150 лет назад. Об этом трагическом происшествии «Таймс» сообщила в короткой заметке от 23 мая 1855 г. среди прочих новостей с театра военных действий. Примечательно, что ни названия потопленного судна, ни фамилии скончавшегося офицера там упомянуто не было.



Подробности этого трагического происшествия мы обнаружили в судовом журнале корабля Ее Величества «Медина», который в настоящее время хранится в британском Национальном архиве:

На службе Ее Величества
вооруженных сил Великобритании
пароход «Медина»
в субботу 5-ого дня Мая 1855 года
пополудни

3.45. Вошел в столкновение с барком «Агнесс Блейки», пробив его ниже ватерлинии. Немедленно дан двигателем полный ход назад.

3.50. Спущен катер и послан на оказание помощи команде и для необходимых приготовлений для взятия судна в буксировку, которое находилось в погружающемся состоянии.

4.00 Катер возвратился с командой барка и их одеждой.

4.30. Двигались к барку с целью взятия его в буксировку, но не смогли подойти близко к судну, опасаясь запутывания такелажа бомкливера и кливера бушприта на колесе. Поэтому послан катер, чтобы привезти буксировочные концы, пока расчищалось место аварии. Но прежде, чем катер приблизился, судно начало погружаться. Оставались на виду в поле зрения над поверхностью воды только верхушки главной и бизань-мачты и немного левого борта кормовой части.

4.45. Проследовали к Балаклаве.

6.00. Послана лодка с командиром в Балаклаву.

7.00. Лодка возвратилась. Проследовали на полной скорости к месту аварии и держали его в поле зрения до 8.30, когда внезапно потеряли судно из виду, предполагая, что оно полностью погрузилось, но оставались рядом всю ночь с целью оставления места утром, когда будет понятно: затонуло оно или нет.

Воскресенье, 6-ого дня Мая 1855 года

Повреждения, нанесенные в результате столкновения с торговым барком «Агнесс Блейки»: бушприт, бом-кливер, верхний релинг и водорез снесены, приблизительно футов 10 носа расщеплено, и деревянные доски по правому борту разошлись. Потеряно несколько весел и крюков на месте аварии при попытках взять его на буксир. 11 человек с барка «Агнесс Блейки» обеспечены провизией (на 2/3 бортовой нормы).

6.00 Отправлена лодка с командиром в гавань Балаклавы.

9.40. Лодка возвратилась. Проследовали полным ходом в направлении Казачьей бухты.

11.15. Встали на якорь.

Вот так, с точностью до минуты, скупыми строками расписана гибель «Агнесс Блейки» английскими военными моряками в судовом журнале. Барк, как видим, тонул около 5 часов. Команда успела забрать с борта свои вещи. Но судовой журнал и все бумаги судна, как отмечено в уже упоминавшемся нами «Отчете по экипажу», погибли вместе с ним.



Так и пролежал английский барк «Агнесс Блейки» 150 лет на дне Черного моря, храня свои тайны.

Но дело в том, что в Балаклавской бухте находилась знаменитая советская подземная стратегическая база подводных лодок, скрытая в глубине горы. Мы стали задаваться вопросом: неужели подводники не видели этот парусник, который лежал прямо на их пути. И выяснилось, что видели и даже спускались на него – мачты, которые сложены вдоль бортов, были спилены военными водолазами. Но все это, конечно, было засекречено, и сейчас мы пытаемся найти документы, а возможно, и участников этой операции.

Немало слухов ходит вокруг судового колокола. Английский историк флота из Абердина Стюарт Райнер подметил на посланных ему фотографиях нехарактерную особенность конструкции крепления колокола. Обычно это было сооружение из прямых балок, а тут – несколько причудливая, художественная форма. В дайверской среде поговаривают, что на «Агнесс» установлена не обычная рында, а церковный колокол. Эта версия весьма оригинальна, но она не находят никаких подтверждений. Надо заметить, что дайверы – вообще люди очень увлекающиеся и с богатым воображением. По мнению специалистов это – стандартный судовый колокол с несколько необычной системой крепежа, которая, кстати сказать, исключает снятие рынды без разрушения всей конструкции. И местоположение колокола стандартно для такого типа парусников – на носу, а не на корме.



Для «Агнесс» вообще характерна некоторая декоративность отделки. Так, например, обнаружены орнаменты на корме и в трюмах. Это может быть связано именно с «женской историей» происхождения судна, или с тем, что оно было грузопассажирским и потому нуждалось в некоем лоске. Благодаря повышенному содержанию сероводорода в соленой черноморской воде на таких глубинах способствовали сохранности деревянных частей корпуса. Этому, наверное, поспособствовало и то, что он был сделан из высококачественных пород дерева — в основном из дуба — и потому имел высшую на тот момент классификацию.



Британський парусник став притягальним місцем для технодайвінга – заняття, связанного с немалым ризком для життя. Весною 2006 г. «Агнесс Блейкі» получила свою очередную жертву: нарушив технику спусков, трое аквалангистов попали в критическую ситуацию – у них закончились глубинные газовые смеси. Один из них всплыл уже без признаков жизни, а двое других – с симптомами тяжелой кессонной болезни. Срочная эвакуация в Севастополь и длительное пребывание в барокамере спасли им жизнь, но последствия еще будут долго сказываться.



Вот уже несколько лет, как барк «Агнесс Блейкі» внесен в государственный музейный фонд Морского музея Украины как отдельно расположенная экспозиция. На сегодняшний день он является едва ли не единственным надежно идентифицированным и хорошо сохранившимся затонувшим судном времен Крымской войны, и находится под охраной государства.

Лютенков А.В. «Агнес Блейкі».

Стаття присвячена історії британського барка «Агнес Блейкі», що затонув у травні 1855 року на зовнішньому рейді Балаклави. Причиною аварії стало зіткнення з гідрографічним судном «Медіна». Півтора століття потому затонуле судно стало об'єктом технодайвінгу.

Ключові слова: *Кримська війна, Абердін, Томас Блейкі, барк «Агнес Блейкі», Балаклава, технодайвінг, корабельний дзвін.*

Lyutenkov A.V. "Agnes Blaikie".

The article is devoted to the history of British barque "Agnes Blaikie", that sank in May 1855 in the outer roadstead of Balaklava. The barque sank after a collision with the paddle steamer HMS "Medina". 150 years later, the wreck turned into the object of technical diving.

Keywords: Crimean War, Aberdeen, Thomas Blaikie, barque "Agnes Blaikie", Balaklava, technical diving, ship's bell.

Стаття отримана редакцією 09.11.13