

УДК 902.2

## КАМ'ЯНІ ЗАВАЛИ КОЗАЧОЇ БУХТИ

*Додонов Р.О.*доктор філософських наук, професор  
Інститут підводних дослідженьФото – *Резник І.А.*

*Стаття присвячена опису підводних об'єктів часів Кримської війни, що збереглися на дні Севастопольського рейду. Особлива увага приділяється завалам, під якими – після вибуху лінкору «Новоросійськ» у 1955 році – радянські військові водолази поховали затонулі кораблі союзників з метою позбавлення потенційних диверсантів їхніх підводних сховищ.*

**Ключові слова:** *Кримська війна, Севастополь, бомбардування Севастополя 5 жовтня 1854 року, Козача бухта, Камишова бухта, лінкор «Новоросійськ».*

Про загадкові кам'яні завали на дні Козачої бухти в Севастополі я чув давно, але звертав на них не більше уваги, ніж на розповіді рибалок про черговий німецький танк (обов'язково «Тигр») на дні найближчого ставка. Свідомість просто зафіксувала десь на периферії факт нагромадження каміння на морському дні, але де, коли, чому – ці питання у мене навіть не поставали.

Відкриття Севастопольських бухт для дайверів після розпаду СРСР додало конкретики. Найбільш досвідчений член нашої команди Валерій Нефьодов ще у першій половині 90-х років відвідував у Козачій бухті якісь wrack-и і розповідав, що окрім дерев'яних частин корабельного набору на них зустрічається велика кількість каміння. Проте, він стверджував, що за кольором та геологічною будовою каміння явно було не місцевого походження. На його думку, це був звичайний баласт. Оскільки Валерій був єдиним, хто бачив кам'яні завали на власні очі, суперечити йому не мало сенсу.

Але з часом й інші знайомі дайвери почали розповідати про «справжні кам'яні завали, з під яких стирчали дерев'яні шпангоути». Коли я запитував у них, чи не може бути каміння звичайним баластом, вони посміхались і казали,

що можуть відрізнити баластову гальку (фото 1а) від величезних брил (фото 1б) і за розмірами, і за геологічною будовою.



а



б

Фото 1. «П'яний Джек». (Кадри з фільму А.В. Лютенкова «Севастопольські історії. Підводні таємниці Кримської війни»).

При цьому версії походження завалів були досить різноманітні. Одного разу я став свідком дискусії між Максимом Остапенком і Олександром Ластенком з приводу цих кам'яних скупчень. Перший припускав, що це є затонули баржі, що перевозили каміння для будівництва дамб чи інших гідротехнічних споруд. Другий наполягав на штучному і умисному характері таких завалів.

У будь-якому випадку під камінням знаходились залишки старовинних кораблів, ймовірно за все, часів Кримської війни. Це пробуджувало особисто у мене зацікавленість та підштовхувало до пошуку.

З перших хвилин занурення в районі виходу з Козачої бухти мав можливість переконатися, по-перше, що знайти ці завали не так просто, а, по-друге, що Севастопольський рейд зберігає чимало таємниць. Тут начебто у музейних фондах збереглися артефакти різних епох. Бурхливі події декількох російсько-турецьких, Кримської, Першої світової, громадянської, Великої вітчизняної війн не могли не залишити слідів на дні. Часом вони породжують питання, на які важко однозначно відповісти.

Ось, наприклад, перша знахідка: кинутий з нашого катера якір «взяв ґрунт» у декількох метрах від авіаційної бомби. Вочевидь, вона покоїться тут з Другої світової, але на відміну від інших (фото 2а) цей зразок відрізнявся наявністю боєголовки, тобто теоретично зберігав небезпеку вибуху. Свого часу бомба не була обеззброєна військовими водолазами (фото 2б). Чому?



а)

б)

Фото 2. Розмінована (а) та не розмінована (б) авіаційні бомби на дні Козачої бухти

І з подібними питаннями зустрічаєшся на кожному кроці. Взагалі, якщо звертати увагу на всі сліди останньої війни, то це може стати предметом окремої публікації, але, на щастя, крім саперів та мисливців за металом, вони мало кого цікавлять (фото 3).

Ми ж шукали остови кораблів часів Східної (Кримської) війни 1853-1856 років, тому на «залізо» майже не відволікались.

З історії відомо, що у вересні 1854 року англо-франко-турецька ескадра блокувала вихід з Севастопольської бухти. Кораблі союзників вишикувались у трикілометрову шеренгу, починаючи від Карантинної бухти і закінчуючи районом Волохової вежі. В свою чергу, росіяни 11 вересня за наказом князя Меншикова затопили частину свого Чорноморського флоту щоб ліквідувати можливість прориву супротивника на внутрішній рейд.

Морські фахівці розійшлись у думках про доцільність цього акту. Здавалось би, морський вхід до міста був надійно зачинений для кораблів союзників, а екіпажі та гармати, зняті з затоплених суден, підсилили оборонний потенціал Севастополя. Але з іншого боку, відрядити частину команд і артилерії можна було і без знищення кораблів. «У тій же мірі, – писав у 1918 році німецький адмірал Альфред Штенцель, – як росіяни позбавляли себе можливості скористуватися власним флотом у морі, у союзників вивільнялись гармати і люди для дій на березі. Противник при цьому отримав більше сил для нападу, ніж росіяни для оборони, тепер нападники були господарями на морі і могли у повній безпеці підвозити припаси знаряддя, матеріали і поповнення. Як мінімум, тоді слід було б закрити для союзників і інші бухти» [1].



а)



б)



в)



г)

Фото 3. Сліди Другої світової війни на дні Севастопольського рейду

І дійсно, окрім Північної чи власне Севастопольської бухти, де базувався Імператорський Чорноморський флот, на Гераклейському півострові існує ще декілька бухт, придатних для корабельних стоянок. Починаючи від мису Херсонес з маяком на ньому у напрямку міста змінюють одна одну Козача, Камишова, Кругла (Омега), Стрілецька, Пісочна, Карантинна, Мартинова, Олександрівська, Артилерійська, Південна бухти. Лише останні з них опинились за лінією затоплених кораблів. Інші ж цілком могли бути використані союзниками.

І вони дійсно це зробили. Британці, як відомо, обрали базою для свого флоту віддалену Балаклавську бухту, а французи влаштували корабельні стоянки на норд-ост від мису Херсонес, ближче до лінії блокади. Зокрема, їх кораблі кидали свої якорі у Стрілецькій бухті. Один з них вони загубили, і

через півтора століття він несподівано опинився у місті Донецьку, на набережній річки Кальміус, у чому я – не без здивування – мав можливість переконатися на власні очі.



Фото 4. Якір ХІХ ст. на набережній р. Кальміус у Донецьку.

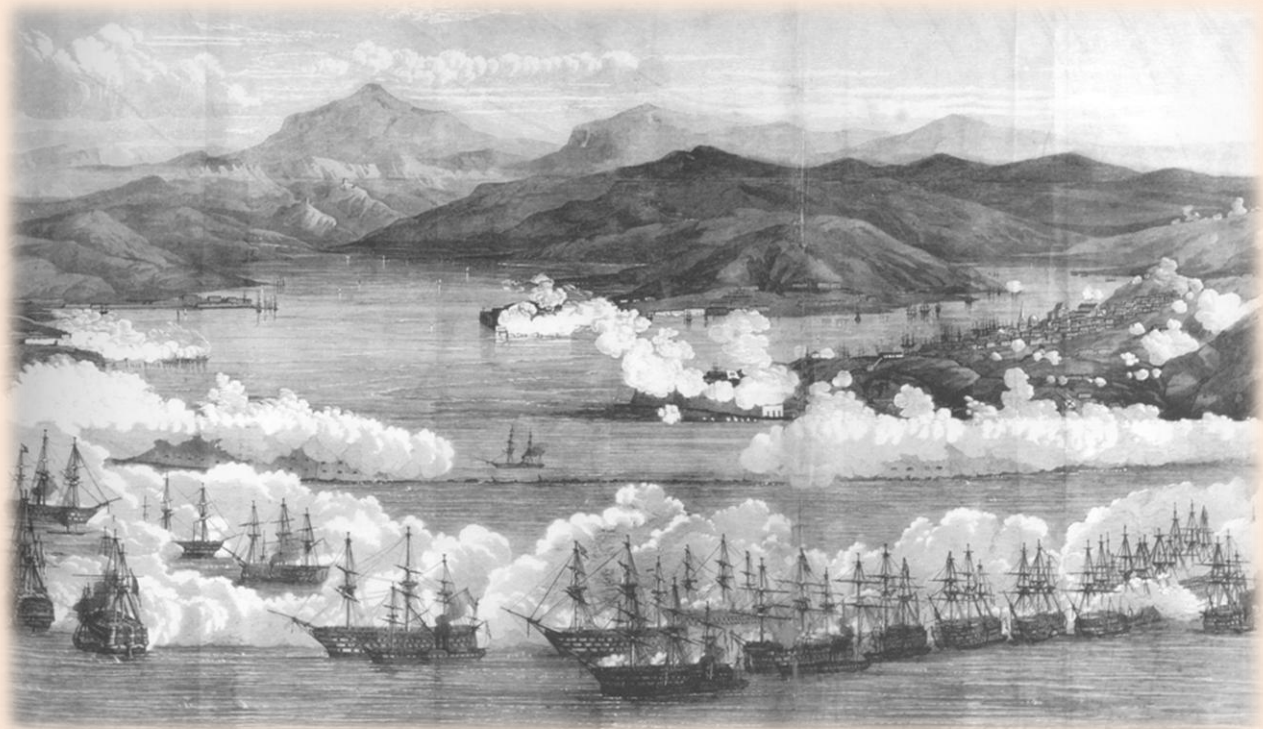
Але основна частина французької ескадри базувалась на Камишову бухту. Вона виявилась більш доступною і зручною у навігаційному плані та, як згодом виявилось, частково врятувала французькі кораблі від страшного південного шторму 14 листопада 1854 року. (Рік потому у жовтні-листопаді 1855, вже після падіння Севастополя, французи від штормів мали значно більше загиблих кораблів, ніж англійці, які винесли уроки від втрати 27 суден на балаклавському рейді). Навколо бухти виникло французьке військове селище, яке називали Petit Paris («Комиш – маленький Париж»). Транспортні судна постійно підвозили підкріплення, збільшивши чисельність французьких військ у Криму до 50 000, а британських – до 35 000 осіб.

5(17) жовтня 1854 року Севастопольський рейд став ареною бою союзної ескадри з російськими береговими батареями. На цей день було призначено перше масоване бомбардування міста одночасно з суші і з моря.

Проте, за оцінкою сучасного англійського історика К. Хібберта, для англо-французького флоту воно перетворилось на «катастрофічну невдачу» [2]. Союзники випустили 50 тисяч снарядів, росіяни – 16 тисяч, але при цьому союзний флот втратив 520 моряків (317 англійців і 203 французів), на берегових батареях було убито 188 росіян. Значні пошкодження отримали французькі лінкори «Наполеон» і «Віль де Парі». Зокрема, останній був «вражений 82-ма снарядами й у тому числі багатьма бомбами і кальними ядрами, що причинили до 50 пробойн і декілька пожеж; розривом однією з бомб у капітанській каюті був знесений ют, на якому тоді знаходився адмірал Гамелен із своїм штабом; декілька офіцерів і 34 матроса були вбиті або поранені» [3].

«"La Ville-de-Paris", – читаємо у 11 випуску «Морського збірника» за жовтень 1854 року, – мав 50 ядер у корпусі, три – нижче ватерлінії; три кальних ядра, що призвели до пожежі, яка, до речі, згодом була загашена; 100 ядер в рангоуті; грот і фок-щогли і одна марса-рея пошкоджені; декілька бомб впало на ют, котрий зовсім зруйнований» [4, с.353].

Паровий лінкор «Шарлеман» втратив грот-щоглу, одна з бомб розірвалась у машині і вивела її з ладу. Французи були вимушені відбуксирувати його у Стрілецьку бухту. За ним попрямували й інші пошкоджені кораблі.



Мал. 1. Бомбардування Севастополя союзним флотом 5 жовтня 1854 року.  
Гравюра. 1855.

Мали втрати й англійці, які у другій половині дня перехопили у французів ініціативу атаки. Зокрема, флагманський лінкор «Агамемнон» втратив керування і зупинився під вогнем російської батареї. За сигналом адмірала Лайонса найближчий до флагмана пароплав «Беллерофон» вирушив на допомогу, але також попав під обстріл. Лише за одну хвилину на ньому було вбито 15 моряків. «Беллерофон» втратив ходове колесо, на палубі сполохнула пожежа. Після бою його довелося відправити з Чорного моря на капітальний ремонт. Не зміг допомогти флагману і лінкор «Квін», який також отримав значні пошкодження. Врешті решт «Агамемнон» сам вийшов з під обстрілу і разом із «Лондоном» та «Санспарейлом», на якому загинули 70 осіб, покинув ескадру.

До цього слід додати, що в результаті невдалого маневрування сів на мілину лінкор «Родней». Він майже 2 години залишався нерухомою мішенню для гармат Константиновської батареї.

Отримали пошкодження і, по деяким джерелам, також відправлені на ремонт до Константинополя вітрильні лінкори «Альбїон» і «Аретуза». Англійська “Times” від 9(21) жовтня 1854 року повідомила про ці події наступним чином. «“Альбїону” і “Аретузі” випала найтрагічніша роль: перший був у середній, останній у лівій дивізії. Вони сміливо підійшли до північної батареї, і щойно встигли почати обстріл, як буксири були перебиті російськими ядрами, і кораблі ці залишилися без допомоги пароплавів, що їх буксировали, в той самий час, як вони найбільш обстрілювалися супротивником. “Альбїон” загорівся у трьох місцях, і неминуче сів би на мілину, оскільки був вже на п’ятьох сажнях глибини, якщо б пароплав “Камбрія” не вивів його з під вогню, де він втратив 12 осіб вбитими і 70 пораненими. Сьогодні пароплав “Оріноко” відводить “Альбїон” на буксирі в Константинополь. Він сильно пошкоджений, особливо грот-щогла, а бізань-щогла також зовсім збита. На “Аретузі” втрати в людях були менше (4 вбитих і 14 поранених), проте корпус потерпів набагато сильніше. Крім того виявлено, що в наборі є суха гниль. Вчора ввечері вона пішла звідси на буксирі у пароплава. Обидва корабля від сильних пошкоджень вимушені були покинути місце бою. “Родней” був всіх щасливіше, якщо не вважати того пострілу, яким він збив щоглу у “Ретрибюшена”. Наприкінці бою він підійшов впритул до фортів і наскочив на мілину, що йшла від Константинівського мису. На щастя, вже було темно, і пароплав “Коломб” міг зняти його без великих пошкоджень. Не так сталося зі “Спайтфулем”, що йшов у нього на буксирі. Він був настільки побитим, що почав тонути, коли виведений був з бою і міг триматися на воді лише при неймовірних зусиллях команди, яка безперервно працювала у помп. Його терміново ремонтують і намагаються привести у стан, достатній для відправки на остаточний ремонт. “Беллерофон” і “Санспарель” також багато перетерпіли; інші, хоч і не без втрат,

відскіпалися досить щасливо. “Британія” залишилась на позиції, не зважаючи на град ядер і бомб. Разом із пароплавом “Фюріус”, що вів її на буксирі, вона осипала батареї ракетами. Сам адмірал ледь не був вбитий бомбою, що розірвалась за кормою» [Цит. за: 4, 358-359].

Після 5 жовтня – найбільш яскравого двобою кораблів і берегових батарей у Східній війні – союзна ескадра вже не повторювала спроб бомбардувати Севастополь. І, тим не менш, флот продовжував нести корабельні та людські втрати. Не стільки від російських гармат, скільки від навігаційних помилок і осінніх штормів на дні зовнішнього рейду назавжди залишились декілька союзних суден.

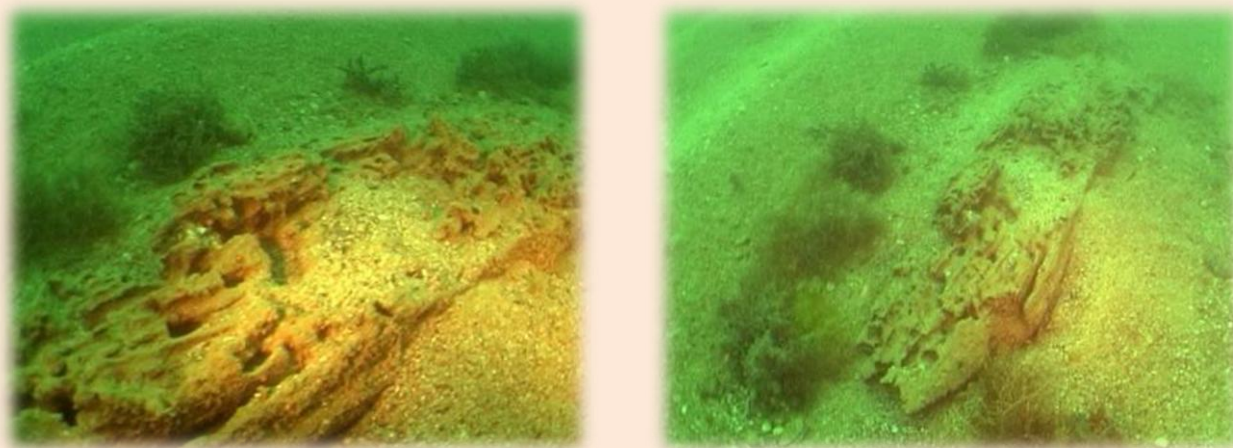


Фото 5. Неідентифіковані фрагменти корабельних наборів

Навіть досвідчені дайвери не беруться точно назвати їхню кількість. Знахідки дерев'яних остовів середини XIX століття зафіксовані в районі мису Херсонес, в Козачій та Камишовій бухтах. Але вказати конкретно – які саме чи, принаймні, чиї це кораблі – англійські, французькі, турецькі або російські (весь Імператорський Чорноморський флот – 138 бойових кораблів – був затоплений в Севастопольських бухтах) без додаткових досліджень не є можливим (фото 5).

В Інтернеті можна знайти чимало цікавих розповідей про занурення на вгеск-и Кримської війни. Дайвери пишуть про уламки дерев'яних корпусів, про дубові шпангоути та борти, прошиті величезними бронзовими цвяхами. Але оскільки їх свідчення є епізодичними та, як правило, не містять прив'язки до конкретної точки, подібні повідомлення навряд чи модно вважати серйозними джерелами.

Інша справа – професійні підводні археологи. Наприклад, у 2006 році на траверзі мису Херсонес експедицією Департаменту підводної спадщини України був виявлений фрагмент англійського судна, імовірно – парусного транспорту “Brente” (фото 6). Зафіксовані кілька вертикальних шпангоутів,



фрагмент форштевня, дошки обшивки і палуби. Металодетектор вказав на наявність металевих предметів на дні, на глибині 20-30 см. С.О. Воронов в «Енциклопедії морських катастроф України» стверджує, що судно розбилося об підводні скелі 14.11.1854 під час урагану.



Фото 6. Імовірно, вітрильний транспорт „Brente”.  
(Фото Н. Крайнової).

Окрім “Brente”, біля Херсонського маяка 14 листопада 1854 року затонули “Seeniple” і “Mina”, а транспорт “Danube” згорів [5, с.118].



Фото 7. Маяк на мису Херсонес

Розрізнена і фрагментарна інформація про втиск-і на Севастопольському рейді поки не складається в загальну картину. Є відомості, що на траверзі заповідника Херсонес лежить британський адміралтейський якір. На Інтернет-сайті «Підводний Севастополь» повідомляється, що в Камишовій бухті на глибині 16-20 метрів виявлені два кораблі англо-французької ескадри. Перевірити ці дані сьогодні неможливо, оскільки в Камишовій бухті функціонує торговий порт Севастополя, а вхід до неї закриває металевий хвилелом. Найбільш перспективною для підводного пошуку, на наш погляд, є сусідня з Камишовою Козача бухта. Саме тут, на виході з неї у 2002 році розвідкою Департаменту підводної спадщини України зафіксовані ще два затонулих англійських вітрильника. Проте цілком ймовірно, що в обох останніх повідомленнях йдеться про ті ж самі об'єкти, оскільки досить важко розрізнити виходи з Камишової та Козачої бухт.

Протягом останніх років підводний оператор Ігор Рєзник, що мешкає у Балаклаві, на своєму катері виходить з Козачої бухти на підводні пошуки. У вересні-жовтні 2011 року з інтервалом у один-два тижня до нього приєднались Валерій Нефьодов, а та Максим Остапенко (фото 8).



Фото 8. Робочі моменти підводної розвідки

Ми намагались знайти і оглянути згадані вище кам'яні завали, що б поставити хоча б для себе крапку на цій таємниці. Оскільки точних координат у нас не було, самостійний пошук об'єктів вимагав набагато більшого часу, ніж епізодичні вилазки на вихідні. Під час мого занурення, про яке згадувалось на початку статті, пощастило знайти шикарне горлечко від пляшки середини ХІХ століття. Ним та консоллю довелось відбивався від атак якогось божевільного краба.

Кам'яні завали, про які йдеться, розташовані в районі причалу Окенаріума Міністерства оборони України, неподалік від стаціонарно встановлених рибальських судків. Під ними дійсно знаходяться корабельні остови.



Фото 9. Шпангоути стирчать з під кам'яних завалів

Перший з об'єктів є досить великим кораблем. Судячи по розвалу шпангоутів, його ширина становила 7-8 метрів, довжина – близько 30 метрів. Глибина залягання – 18,7 метрів. З під каміння видно залишки масивних шпангоутів і бімсів (фото 9).

До речі, найбільш повна на цей час інформація про об'єкт міститься у науково-популярному фільмі А.В. Лютенкова «Севастопольські історії. Підводні таємниці Кримської війни», який отримав ІІІ місце в номінації «Краща ТВ-програма про підводний світ» на V Московському Міжнародному фестивалі дайвінгу «Золотий Дельфін-2006». Підводні оператори відзняли обидва затонулих судна, поховані під нагромадженням каміння.

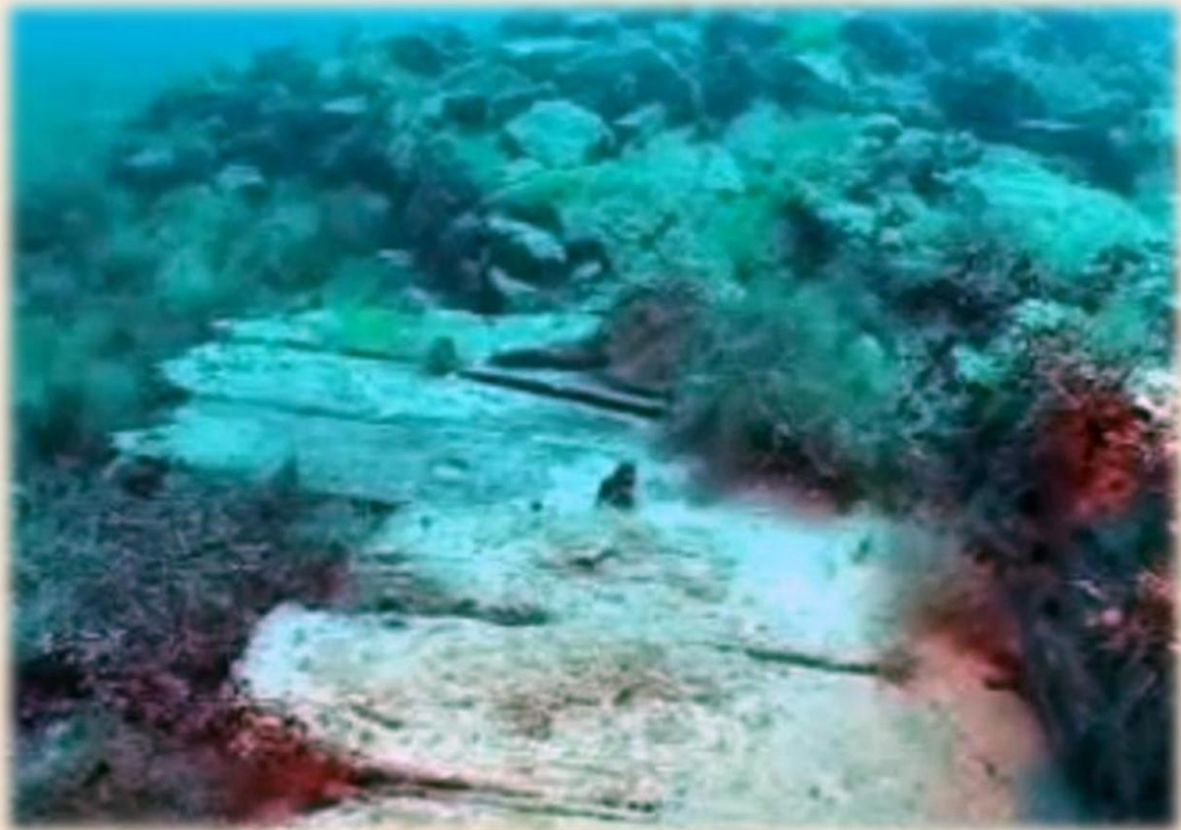


Фото 10. Дошки палуби, що завалені камінням. (Кадр з фільму А.В. Лютенкова «Севастопольські історії. Підводні таємниці Кримської війни»).

Ось камера показує фрагмент верхньої палуби (фото 10). Дубові дошки п'ятисантиметрової товщини досі добре збереглися. Між собою вони стягнуті мідними цвяхами з кільцями.

У 2002 році на об'єкті були знайдені дві одиниці фаянсового сервізу: кругла тарілка (фото 11а) і блюдо овальної форми (фото 11б). На обох були зображені логотипи англійської пароплавної компанії „GENERAL SCREW STEAM SHIPPING COMPANY” зі стрічкою під ними з назвою королівської поштової служби „ROYAL MAIL SERVICE”.

Виготовлені ці морські сервізи були у майстерні Джонатана Філіпса, про що свідчить зворотній надпис (фото 11г). За вказаною адресою – Лондон, Оксфорд-стрит, 358-359 – дійсно у ХІХ столітті тривалий час існувала фаянсова майстерня з крамницею (у наші дні там знаходиться супермаркет відомої мережі магазинів «Маркс и Спенсер»). Фірма Джонатана Філіпса займала величезні торговельні площі, що свідчило про її солідність і розмах операцій.



а)



б)



в)



г)

Фото 11. Дві англійські тарілки з логотипами. (З фільму А.В. Лютенкова «Севастопольські історії. Підводні таємниці Кримської війни»).

Ці логотипи багато про що розповідають. Відомо, наприклад, що "General Screw Steam Shipping Company" була заснована у 1848 році Джеймсом Ламінгом (James Laming), який до того вже мав 30-річний досвід експлуатації суден. У 1849 році "General Screw Steam Shipping Company" здійснювала вантажно-пасажирські рейси у Середземному морі. Компанії належав великий гвинтовий пароплав «Босфор» ("Bosphorus") із залізним корпусом тоннажністю 500 т. Він експлуатувався на лінії Ліверпуль-Гібралтар-Мальта-Константинополь. Згодом до «Босфора» приєднались пароплави "Hellespont" и "Prorontis". У 1850 році компанія засвоїла маршрут до Кейптауна (Південна Африка), у 53-му на деякий час виграла тендер на поштове обслуговування Мельбурна (Австралія). Можливо, зображення на знайдений тарілці об'єднаних логотипів пароплавної компанії і поштової служби (фото 11в) відносяться саме до цього епізоду. Перемога у шаленій конкуренції за право здійснювати

поштові рейси розглядалась як почесне визнання досягнень компанії, тому ця подія цілком могла стати сюжетом прикрас морських сервісів [6, с. 49].

Напередодні Кримської війни за замовленням "General Screw Steam Shipping Company" були побудовані декілька великих океанських пароплавів, зокрема славнозвісний «Принц» ("Prince"), а також однотипні з ним «Золоте руно» ("Golden Fleece") и «Ясон» ("Jason"). Планувалось, що всі вони будуть використані компанією на австралійському напрямі, але з початком війни британський уряд запропонував вигідні умови фрахту для військових перевезень, а деякі пароплави, у тому числі «Принц» взагалі придбав у власність держави. Активна участь пароплавів "General Screw Steam Shipping Company" у військових постачаннях, втрата деяких з них (зокрема, 14.11.1854 загинув під Балаклавою «Принц», 24.04.1855 згорів на рейді Генуї під час перевезення сардинських солдат до Криму «Крез») призвели до того, що компанія припинила існування згодом після закінчення війни.

Отже, знахідка тарілки та блюда з логотипами, окрім визначення англійського прапора загиблого судна, свідчить про те, що судно було не бойовим кораблем, а військовим транспортом. Втім, тарілки могли потрапити на борт судна і випадково, наприклад, в якості подарунка.

Друге судно дещо менших розмірів. Його остов знайдений у 50 метрах від першого судна. Автори фільму навіть висунули гіпотезу, що це може бути один величезний корабель, що розколовся на дві частини. Тендітні деталі обшивки розбиті штормами або розсипалися на порох. На поверхні стирчать лише дубові шпангоути або металеві частини кріплення. В одному місці з придонного мула висувається фрагмент поручнів фальшборту. Дно у цій частині м'яке, тому не виключено, що судно практично повністю занурилось в ґрунт.

Про те, що таке можливо, свідчить трагічний досвід загиблого на Севастопольському рейді лінкора «Новоросійськ». Коли у 1955 році, через сто років після закінчення першої оборони Севастополя, на «Новоросійську» пролунав вибух, вище флотське начальство, що негайно прибуло на борт, вважало, що все найгірше вже позаду. Габарити лінкора-велетня перевищували глибину на рейдовій стоянці. Дно, яке фіксувалося ехолотами, не дозволяло кораблю повністю затонути. Навіть якщо його корпус наповниться водою, вважали адмірали, лінкор або сяде на рівний кіль, або перевернеться і повільно завалиться на борт. (Можливо, саме з цієї причини з аварійного корабля не була знята команда, що призвело до невиправдано значних жертв). Так думали і ті матроси, що шукали собі порятунк на найвищих точках – щоглах корабля. Однак, коли крен досяг граничного градуса, лінкор аж ніяк не ліг на борт. Він скоїв овер-кіль, причому щогли стрімко врізалися в рідко-мулову придонну масу, яку помилково вважали твердим ґрунтом.

Гідрографічні служби флоту не могли навіть припустити, що під самим носом, на внутрішньому рейді Головною базі існує такий природний феномен:

на материкових глинах покоїться сорокаметровий шар напіврідкого мулу. Цей шар мулу не тільки поглинув щогли «Новоросійська», а й століттями засмоктує все, що йшло під воду в Севастопольській бухті. Ось чому і на зовнішньому рейді цілком можливо, що британське судно цілком, по верхню палубу занурилося в ґрунт.

До речі сказати, саме після трагедії з лінкором «Новоросійськ» і з'явилися ті самі кам'яні завали, про які так завзято сперечались мої друзі. Як пише професор С.О. Гуляр, «у колишньому СРСР існувала могутня державна машина, що приховувала і сліди боїв, і сліди катастроф, і сліди невдач при навчаннях. Більш того, свідомо перекручувалися підводні географічні карти і рельєф. Все узбережжя Чорного моря було прикордонною зоною, ночами воно перетворювалося в прифронтову смугу... Говорити про археологію не доводилося. Більше того, існують дані про антиархеологію того часу. Наприклад, частина затоплених на рейді суден епохи Кримської війни була засипана з барж каменями для запобігання доступу до них «диверсантів», а значить і вчених, і туристів» [7, с. 91].

Причиною ж для подібного вандалізму стали превентивні антитерористичні заходи, вжиті військовими після загибелі лінкора. Незважаючи на офіційно оприлюднену версію підриву на німецькій міні, найбільш імовірною причиною загибелі «Новоросійська» – колишнього італійського лінкора «Джуліо Чезаре», переданого СРСР за репараціями, – була все ж таки атака підводних диверсантів. До речі, у вересні цього 2013 року київський портал «Історична правда» оприлюднив інтерв'ю ветерана спеціального підрозділу бойових плавців «Гамма» Уго д'Еспозіто італійському видавництву 4Arts, в якому фактично лунає зізнання у знищенні радянського лінкора італійцями. «Видання підкреслює, що слова д'Еспозіто – перше признание причетності до знищення «Новоросійська» італійських військових. До того вони категорично заперечували подібну версію» [8].

«Варіант диверсії, – пише М.А. Черкашін у документальній повісті «Реквієм по лінкору», – певною мірою підтверджується й тими мірами, котрі вжило командування флоту після катастрофи. Був знятий з посади та відданий під суд начальник берегової шумопеленгаторної станції за те, що поставив об'єкт на профілактичний ремонт поза графіком. Знятий з посади і понижений у військовому званні був командир з'єднання кораблів охорони військового району, оскільки бонові ворота у ту ніч були залишені відчиненими. Для охорони кораблів 1 і 2 рангів були одразу ж введені озброєні пости на баці, на юті та з бортів. Проводились й інші оргзаходи» [9, с.311].

Саме до таких «інших оргзаходів» належить зачистка морського дна. Щоб запобігти диверсіям на майбутнє, на ближніх підступах до Головної бази флоту були знищені всі підводні об'єкти, які могли б служити сховищем для бойових плавців.

У другій половині 50-х – на початку 60-х років ХХ століття чорноморські водолази цілеспрямовано руйнували затонулі кораблі. Авторитетний московський дайвер Геннадій Гусев в одному з інтерв'ю зізнався: «Більшість з остовів, які ми знаходимо, засипані камінням, але відразу можна зрозуміти, що це не баластний камінь, який перебував у трюмах (а це каміння є привізним), тому що видно по їх геології, що камінь, як правило, інкерманський – великі булижники кар'єрного виробництва, які вивозилися і засипалися, напевно, саме для того, щоб не було укриття підводних диверсантів, щоб не можна було сховатися в цьому кораблі».

Згадку про це знаходимо й у короткій розвідці Олексія Єгунова [10]. Він вказує, що після загибелі лінкора «Новоросійськ» був відданий наказ засипати залишки кораблів навіть під Євпаторією. Що ж тоді казати про Севастопольський рейд!



Фото 12. Кам'яні завали. (Кадр з фільму А.В. Лютенкова «Севастопольські історії. Підводні таємниці Кримської війни»).

Отже, можна констатувати: остови загиблих на Севастопольському рейді союзних кораблів часів Кримської війни були спеціально завалені в радянський період нашої історії. Технологія утворення завалів була простою. Над виявленими водолазами дерев'яними остовами підганяли навантажені баржі і висипали каміння на дно. Ось так, по-військовому дешево і сердито були знищені історичні пам'ятники. І затонулі в 1854 році англійські транспорти через століття здобули свою вторинну загибель.



Залишається лише сподівається, що під кам'яними завалами в разі їх розкопок ще залишилися хоч якісь артефакти, що дозволяють ідентифікувати загиблі кораблі.

### Література

1. История войны на море в ее важнейших проявлениях с точки зрения морской тактики Альфреда Штенцеля Свиты Его Величества Германского Императора отставного капитана 1-го ранга. Обработано Германом Кирхгофом, вице адмиралом в отставке. (Перевод с немецкого, с некоторыми сокращениями и дополнениями). – Петроград, 1918. – Переиздание – М: «ЭКСМО», 2002.
2. Хибберт Кристофер. Крымская кампания 1854-1855 гг. Трагедия лорда Раглана / Пер. с англ. Л.А. Игоревского. – М.: ЗАО Центрполиграф, 2004. – 348 с.
3. Восточная война 1853-1856 годов. Сочинение члена Русского императорского Общества генерал-лейтенанта М.И.Богдановича. В 4-х томах. Издание второе, исправленное, дополненное. – СПб: типография М.Стасюлевича, 1877. – Т.3. Гл. XXV.
4. Подробности о действиях английского флота 5(17) Октября // Морской сборник. Т. XIII. – № 11. – Октябрь, 1854. – С.356-362.
5. Воронов С.О. Энциклопедія 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.
6. Додонов Р.А. «Черный принц» был и легенда / Р.А. Додонов, [фото И.А. Резника]. – 2-е изд. – Донецк: Изд-во «Вебер» (Донецкое отделение), 2013. – 237 с.
7. Гуляр С.А. Подводные следы морских трагедий // Журнал о металле. – 2006. – № 3-4 (9). – С. 91.
8. Итальянцы признались в совершении диверсии против линкора «Новороссийск» в Севастополе [Электронный ресурс] // Севастопольские новости. // Адрес доступа: <http://sevastopol.su/news.php?id=51711>
9. Черкашин Н.А. Тайны погибших кораблей: От «Императрицы Марии» до «Курска»... / Н.А. Черкашин. – М.: Вече, 2020. – 544 с.
10. Егунов А.Л. Как корабли создали причалы [Электронный ресурс] / А.Л. Егунов // Адрес доступа: <http://evpatoriya-history.info/history/04-krimean-war/kak-korabli-sozdali-prichali.php>

#### ***Додонов Р.О. Каменные завалы Казачьей бухты.***

*Статья посвящена описанию подводных объектов времен Крымской войны, сохранившихся на дне Севастопольского рейда. Особое внимание уделяется завалам, под которыми – после взрыва линкора «Новороссийск» в 1955 году – советские военные водолазы похоронили затонувшие корабли союзников с целью лишения потенциальных диверсантов подводных укрытий.*

***Ключевые слова:* Крымская война, Севастополь, бомбардировка Севастополя 5 октября 1854 года, Казачья бухта, Камышовая бухта, мыс Херсонес.**

#### ***Dodonov R.A. The rock blockages of Cossack Bay.***

*The article is devoted to description of Crimean War underwater objects, that remained at the bottom of Sevastopol's roadsteads. Some of them are littered with*

*stones. After the explosion of battleship "Novorossiysk" in 1955 Soviet military divers buried shipwrecks of allies to deprive potential diversionists of underwater shelters.*

***Keywords: Crimean War, Sevastopol, Sevastopol bombing of October 5th, 1854, Cossack Bay, Kamishova bay, battleship "Novorossiysk".***

Стаття отримана редакцією 02.11.13