

Уникальный и редкий экспонат – спасательный круг с затонувшего 100 лет назад эсминца «Гавриил» – представлен сегодня в музее Балтийского флота. Эта ценная реликвия была передана нам Санкт-Петербургским военно-морским музеем несколько лет назад. Для музеев в настоящее время подобные находки со дна Балтийского моря не редкость, но эта для нас имеет особое значение. Спасательный круг непосредственно относится к легендарному кораблю Балтийского флота, из новой серии эскадренных миноносцев типа «Новик», известному за свою короткую биографию внушительными победами над англичанами. Потёртый, выцветший и почерневший от времени, он давно хранит неразгаданную тайну – гибель эскадренного миноносца «Гавриил». Тайну как своего обнаружения аквалангистами, так и самого момента взрыва. Ведь истинную обстановку той злополучной октябрьской ночи 1919 года в Копорском заливе так до сих пор и не удалось прояснить, а между тем жуткая трагедия унесла жизни огромного числа людей.

...В далёкий 19-й год, во время осенней битвы за Петроград, командование Балтийского флота приняло решение оказать помощь обороняющимся частям Красной армии. Но было решено, ввиду общего топливного кризиса, ограничиться постановкой минных заграждений в восточной части Копорского залива, чтобы помешать возможной десантной операции наступающих войск Северо-Западной армии. Для постановки были назначены четыре эсминца – «Гавриил», «Свобода», «Константин» и «Азард».

21 октября в 2 часа ночи эсминцы снялись с якоря Большого Кронштадта и вышли в море. Однако, войдя в Копорский залив, они попали в густое минное поле, поставленное противником. В 5 часов 48 минут 21 октября около параллели мыса Долгий Нос взорвался «Гавриил», шедший первым, через пару минут одновременно подорвались ещё два корабля: слева от «Азарда» – «Константин», а справа – «Свобода». На «Константине» от взрыва произошла детонация приготовленных к постановке мин – его корпус разломился пополам и эсминец мгновенно затонул со всем экипажем. «Свобода» продержалась на плаву всего восемь минут. «Азард», не растерявшись, задним ходом покинул опасный участок. Он некоторое время оставался в районе взрыва, чтобы оказать помощь, но никого не увидел и вернулся в Кронштадт. Всего на трёх кораблях погибло 484 человека. Комсостав погибших миноносцев принял все зависящие от них меры к спасению, в том числе и личного состава. Вместе со своими кораблями погибли командир «Гавриила» В. В. Севастьянов и комиссар Н. П. Лепёшкин, командиры и комиссары «Свободы» и «Константина», а также начальник 1-го дивизиона эскадренных миноносцев Л. Н. Ростовцев и комиссар дивизиона В. Т. Флягин, находившиеся на «Гаврииле». С «Гавриила» спаслось только 19 человек, со «Свободы» – 6, которые на шлюпках утром 21 октября приплыли к советскому берегу. Тела членов экипажей, которые вынесло на советский берег, были похоронены в братской могиле на Краснофлотском форту.

Позднее полученные материалы говорили о том, что комсостав всех четырёх эсминцев якобы имел тайный план о сдаче кораблей англичанам и заранее известил противника о планах похода. Предполагалось, что по прибытию в Копорский залив эсминцы будут окружены английским флотом и принуждены сдаться. Только незнание фактической минной обстановки командованием Красного Балтийского флота и вызванный этим подрыв кораблей предотвратил этот план. Но это только догадки.

Гибель трёх судов и почти полутысячи моряков стала тяжёлой потерей для Балтийского флота. Прославленные эсминцы ещё до Гражданской войны внесли весомый вклад в защиту интересов Российского государства. Так, «Гавриил», в Первую мировую войну участвуя в морских походах до октября 1917 года, выполнил немало боевых задач. Сражался в знаменитом Моонзундском сражении в октябре 1917 года, вместе с другими кораблями флота систематически ходил на разведку и в дозоры, срывал попытки противника протралить фарватеры в поставленных русскими кораблями минных заграждениях, вступал в артиллерийские поединки на Кассарском плёсе с превосходящими силами врага.

Затем он участвовал в операции по спасанию кораблей Балтийского флота от захвата германскими и финскими войсками в феврале 1918 года и перевода их из Ревеля и Гельсингфорса в Кронштадт. Проведена она была в тяжёлых ледовых условиях, в результате чего были перебазированы 236 кораблей БФ, включая 6 линкоров, 5 крейсеров, 59 эсминцев, 12 подводных лодок.

18 мая 1919 года «Гавриил» вступил в первое сражение с английскими интервентами. В тот день корабль обеспечивал выход дивизиона траления на минную разведку в Копорском заливе. Встретившись с четырьмя миноносцами англичан, принял бой. Умело маневрируя и ведя интенсивный артиллерийский огонь по врагу, эсминец не прекращал его до тех пор, пока тихоходные слабооружённые наши тральщики не вышли из-под обстрела противника.

С 27 мая по 2 июня 1919 года активно действовал по прикрытию приморского фланга наших войск. 4 июня вместе с эсминцем «Азарт» участвовал в операции по потоплению английской подводной лодки L-55. 18 августа корабль, дежуривший на Кронштадтском рейде, отразил нападение семи английских торпедных катеров. Огнём артиллерии он уничтожил три катера, подобрал из воды и взял в плен трёх английских офицеров. Последней боевой операцией эсминца стала постановка мин в Копорском заливе.

После гибели трёх эсминцев командование Балтийского флота заинтересовалось причинами подрыва кораблей. Была создана следственная комиссия, которая после детального изучения всех аспектов случившегося и допросов выживших очевидцев пришла к выводу, что капитаны «Гавриила», «Константина» и «Свободы» сделали всё, что могли, чтобы спасти суда и личный состав. Но комиссия отметила и другое – что разведка на флоте практически не функционировала, была плохо налажена связь. Командование фактически не знало о минных заграждениях, уже установленных англичанами, у которых разведслужба работала прекрасно и которые были в курсе о передвижениях наших кораблей. Кроме того, следственная комиссия отметила и некоторые ошибки. Например, то, что корабли шли в условиях крайне плохой видимости очень близко друг к другу, при этом довольно сильно штормило. Поэтому взрыв первого же корабля, наскочившего на минную банку, вызвал взрывы и на других судах. Больше никаких выводов члены комиссии тогда не сделали – у них было не так много данных. Этим занялись потом историки.

Погибшие корабли недолго пролежали на дне Балтийского моря. Искать затонувшие суда принялись ещё в 20-е годы XX века. Успех был относительным – удалось найти эсминец «Гавриил» и поднять с него некоторые предметы. «Константина» и «Свободу» тогда не нашли – большой преградой в поисках стали мины с Первой мировой войны и с Гражданской. Подъём цветного металла с затонувшего «Гавриила» начал производиться уже в 1928 году, поскольку точные координаты его нахождения были известны. Тогда корабль был найден артелью «Водолаз», занимавшейся поиском цветных металлов. Удалось также обнаружить в архиве схематический чертёж положения корпуса эсминца на грунте – виды сверху и сбоку.

А вот два других судна тогда не были обнаружены. Только в 1933 году балтийский отряд ЭПРО-На (экспедиция подводных работ особого назначения) поднял отдельные части корабля «Свобода», в 1937 году – эсминца «Гавриил». Если же учесть, что артель «Водолаз» в 1928 году поднимала с «Гавриила» цветной металл, в том числе и гребные винты, то неудивительно, что дайверы

не сразу опознали эсминец. С 28 августа по 31 октября 1937 года балтийский отряд ЭПРОНа в составе спасательных судов «Трефолов» и «Сильный», водолазных ботов, буксира «Котлин», плавкрана и баржи очищал от остатков «Гавриила» фарватер, подняв 90 тонн обшивки, деталей палуб, набора, переборок.

В 80-х годах XX века подводный поиск также проводили аквалангисты ленинградских клубов «Поиск» и «Катран». В июне 1987 года состоялся завершающий этап подводно-поисковой экспедиции водолазов этих клубов совместно с гидрографами Ленинградской военно-морской базы. Целью было обследование погибшего в Копорском заливе в октябре 1919 года эсминца «Гавриил» и подъём реликвий для Центрального военно-морского музея в Ленинграде.

Экспедиция не могла состояться без активного участия военных специалистов, так как район гибели эсминцев оставался взрывоопасным: корабли погибли на неприятельском минном поле, нагруженные готовыми к постановке боеприпасами, а на каждом затонувшем эсминце было их по 60 штук. Согласно схеме, корпус корабля «Гавриил» разломился на три части и лежал на левом борту. Средняя его часть представляла собой бесформенную грудку металла; носовая часть длиной 23 метра с баковым орудием сохранила свои формы и возвышалась над грунтом на 3 метра; кормовая часть сохранила гребные винты и возвышалась на 3 метра. Командир группы водолазов-подрывников мичман В. Чайкин обнаружил часть борта корабельной шлюпки и кусок цепи. Следующий водолаз, мичман Е. Гончаров, нашёл изуродованный иллюминатор, часть машинного телеграфа и двухметровую деревянную рею.

Осмотры аквалангистов и водолазов подводной акватории позволили «создать картину»: куски некогда целой носовой части корабля лежали на левом борту и носом к берегу, но бакового орудия там не было. Далее аквалангист С. Брагин из клуба «Катран» нашёл артиллерийский планшет – латунный диск диаметром 29 сантиметров, который крепился к орудию, а рядом – трубу элеватора, по которой из носового артпогреба подавались снаряды. Сами же снаряды лежали под грудой металла, но орудия там не было. Завершилась подводно-поисковая экспедиция находкой большого количества реликвий, поднятых с «Гавриила», и торжественной передачей их Центральному военно-морскому музею. В настоящее время одна из них бережно хранится в зале музея Балтийского флота.

Сегодня холодные воды Балтики хранят множество загадок. По архивным данным, количество затонувших в Балтийском море кораблей превышает 12 000 единиц, в том числе 5 000 единиц – в Финском заливе. Из них обследовано чуть больше 500. Примерно 2 500 единиц – это военные и гражданские суда, подводные лодки, рыболовецкие боты (русские, голландские, финские, норвежские, немецкие, английские и так далее). 1 500 единиц – потерпевшие крушение военные самолёты. Помимо этого, на дне до сих пор находится около 150 000 морских мин.

Во все времена акватория Балтийского моря являлась районом интенсивного судоходства и активного ведения боевых действий в ходе войн прошедшего времени. Одной из особенностей Балтийского моря является и его сравнительная мелководность, 60 % акватории составляют участки с глубинами менее 50 метров. По данным научного руководителя группы специалистов проекта «Тайны затонувших кораблей» А. Лукошкова, с 1989 года была начата работа по составлению каталога и атласа затонувших на дне Балтийского моря кораблей. База данных превышает 10 000 объектов. Только в российском секторе Финского залива обнаружено более 5 000 объектов, из них судов – 2 500, самолётов – 1 500, остальное – лодки, транспортные средства и различное мелкое снаряжение. По «национальной принадлежности» 25 % погибших кораблей относится к русскому флоту, 19 % – немецкому, 17 % – английскому, 15 % – шведскому, 8 % голландскому, 7 % – финскому. Остальные 9 % включают норвежские, датские, французские, американские, итальянские, эстонские и латвийские суда. Все они затонули в основной своей массе в период с 1128 по 1947 год.

Только по архивным документам за годы Великой Отечественной войны Балтийским флотом потоплено 1 205 вражеских кораблей и судов. По данным аварийно-спасательной службы ВМФ, в послевоенные годы поднято со дна 613. К этому списку добавляются советские корабли и суда, потопленные противником, а также корабли и суда, потопленные в годы Первой мировой и Гражданской войн. За период ведения боевых действий на Балтийском морском театре 1941–1945 годов, по результатам проведенных документальных исследований в 80-х годах, на глубинах более 20 метров потоплено более 400 кораблей и судов Германии и СССР водоизмещением 500 и более тонн.

Сейчас в распоряжении дайверов имеется гидрографическая карта Балтийского моря, на которой выделены затонувшие объекты. Зафиксированы так называемые «места интенсивных катастроф», например Выборгский залив. До 80-х годов XX века советский участок Балтийского моря был закрыт для исследований. За ним строго следили пограничники. В середине 80-х годов запрет был снят, и в 1987 году состоялась первая крупная подводная экспедиция в Копорский залив Балтийского моря. В экспедиции участвовали водолазы и гидрографы ленинградского клуба «Поиск» и клуба «Катран» из Соснового Бора. Результаты были впечатляющие. На дне залива обнаружены останки трёх эсминцев: «Гавриил», «Константин» и «Свобода», которые подорвались на английских минах в октябре 1919 года. И с тех пор было развёрнуто исследование Балтики и на воде с помощью различной современной аппаратуры.

Чаще всего работа начинается в архивах и занимает 90 % времени. После того как найдена заветная запись о погибшем корабле, команда археологов выходит в море и, сканируя дно гидролокатором бокового обзора, пытается найти объект. Часто они находят другой корабль или вообще ничего не находят. После того как корабль обнаружен, начинается самое интересное. Команда водолазов ныряет и пытается идентифицировать корабль. Сделать это не очень просто, несмотря на то что в Балтийском море сохранность объектов очень высокая (из-за низкой солёности там мало червячка-древоточца), чаще всего сразу понять, что это за груда досок лежит, невозможно. (Редкий случай, когда корабль был идентифицирован моментально: парусно-винтовой фрегат «Олег», затонувший в 1859 году во время учений. Но, к сожалению, чаще всего корабль раскладывается на составные части.)

После обнаружения судна начинается кропотливая работа на объекте. Его надо обмерить и заснять, чтобы попытаться идентифицировать по размерам, характерным надстройкам, вооружению и так далее. Например, замер посадочного места под носовую фигуру. Часто на судне находятся характерные предметы, по которым можно идентифицировать корабль. Керамика, которая по клеймам позволяет определить год создания. Затем рисуют на пластиковых планшетах карандашами. Прежде чем что-то трогать, водолазы фотографируют или снимают на видео, чтобы можно было потом вспомнить, как всё лежало.

Основная опасность при археологических работах – возможность потеряться в открытом море и запутывание в сетях, что происходит довольно часто. Поэтому на объекте работают командой, чтобы иметь возможность помочь друг другу.

В основном поисками и подъёмом затонувших кораблей и подводных лодок в Советском Союзе занимался ЭПРОН – экспедиция подводных работ особого назначения – государственная организация. Создана она была приказом ОГПУ 17 декабря 1923 года.

История образования ЭПРОНа начинается с 1908 года, когда флотский инженер и кладоискатель-любитель Владимир Сергеевич Языков настойчиво пытался организовать работы по подъёму английского парусного корабля HMS Prince. Во время Крымской войны, в роковой день 14 ноября 1854 года, его выбросило ураганом на скалы, и он затонул под Балаклавой. С 1870-х годов «Принца» искали немцы, французы, норвежцы, экспедиция итальянского инженера Джузеппе Рестуччи, так как предполагалось, что он вёз 200 000 фунтов стерлингов золотом.

В начале 1923 года В. С. Языков попал на приём к главе ГПУ при НКВД РСФСР Генриху Ягоде и сумел заинтересовать его идеей подъёма «Принца». Инициативная группа (В. С. Языков, Д. А. Карпович и инженер-механик Е. Г. Даниленко, по проекту которого должен был строиться глубоководный снаряд для подъёма «Принца») была зачислена на довольствие ГПУ. 13 марта 1923 года Ягода отдал приказ о создании ЭПРОНа при ГПУ, утверждении её первого штата и начальника – В. С. Языкова.

Розыски «Принца» успехов не принесли, но в 1924–1928 годах ЭПРОНу удалось поднять подводную лодку «Пеликан», затопленную в конце января 1920 года белыми при входе в одесскую гавань, эскадренный миноносец «Дзержинский» (бывшая «Калиакрия»), британскую подводную лодку L-55. В 1929 году под эгидой ЭПРОНа фактически было сконцентрировано всё водолазное и судоподъёмное дело на всех морях и реках СССР.

В 1929-м ЭПРОН организовал в Ленинграде экспедицию по судоподъёмным работам на Балтийском море и р. Неве, а в 1930-м – на Севере. К 1932 году ЭПРОНу были переданы аналогичные организации всех ведомств, и он становится единственной организацией, осуществляющей судоподъёмные,

аварийно-спасательные, водолазные, опытные подводные работы, проводимые на всех морях, реках и озёрах СССР, и подготовку водолазных кадров в учебном центре – Военно-морском техникуме в Балаклаве. В начале Великой Отечественной войны организация была передана в ВМФ, где на её основе была создана аварийно-спасательная служба, а ЭПРОН как самостоятельная организация перестал существовать. За время своей деятельности ЭПРОН поднял 450 и спас от гибели 188 судов.

В настоящее время дайверы со всего мира стремятся в Балтийское море. Во-первых, Балтийское море – холодное море. В Балтике на глубине 25–30 метров придонный слой может иметь температуру 2–4 градуса, в отличие от Средиземноморья, где средняя температура 25 градусов. В таком холоде не водится ракушка-древоточец, а ведь древние суда были деревянными.

Второе, в Балтике вода более пресная, чем, допустим, на Чёрном море или в Индийском океане, что уменьшает коррозию металлических предметов. В тёплых южных морях объекты быстро разрушаются, и такие старинные корабли, как на Балтике, там попадаются крайне редко. Плюс на Балтийском море при холодных температурах и при малой солёности воды процесс разрушения исторических объектов замедляется. Также здесь обычное для больших глубин отсутствие кислорода и света. Но есть один недостаток у Балтики, в отличие от других морей, который мешает дайверам. Это мутные воды. Видимость в Балтике всего 4–5 метров. А зачастую бывает и 0,5 метра, то есть водолаз имеет только небольшое пятно обзора впереди себя. В Средиземном море видимость достигает несколько десятков метров. В Балтике видимость улучшается только зимой.

Линкор «Лефорт»

Сегодня, благодаря сайту «Лефорт», можно представить, как выглядит одноимённый объект на дне Балтийского моря – парусный линейный корабль Балтийского флота. На этом сайте воспроизведена уникальная 3D-съемка, а сам линкор был обнаружен совершенно случайно.

С 2005 по 2016 год в нашей стране работала экспедиция «Поклон кораблям Великой Победы». Общественно-патриотическая подводно-поисковая экспедиция проводилась ежегодно под патронажем председателя комитета Государственной Думы по делам ветеранов Федерального Собрания РФ генерала Николая Ковалёва. Цель акции – отдать дань памяти тем, кто в годы войны принял свой последний бой на кораблях ВМФ, чьими могилами стали море и погибший корабль. Найти и идентифицировать неизвестные ранее объекты времён Великой Отечественной войны, выяснить обстоятельства гибели кораблей, а также увековечить память моряков. Акция получила благословение Русской православной церкви.

Участники экспедиции «Поклон кораблям Великой Победы» с помощью гидролокатора в 2013 году искали следы подводной лодки Щ-320, но неожиданно 4 мая они зафиксировали парусный линейный корабль «Лефорт», который участвовал в обороне Кронштадта в годы Крымской войны. Сразу же в июне 2013 года начались исследовательские работы с линкором, которые продолжались четыре года. На его палубе были обнаружены хорошо сохранившиеся пушки, одна из шлюпок, главный штурвал, в каютах – личные вещи моряков, холодное и огнестрельное оружие, корабельные приборы. Однако «Лефорт» сейчас называют единственным кораблём, с которого не было поднято ни одного предмета. Возможно, учёные решили пощадить братскую могилу и оставить всё как есть. Основная цель экспедиции была – сбор информации и съёмка фильма для телеканала «РТР».

Трагедия с линкором произошла в 1857 году и так потрясла жителей Санкт-Петербурга, что знаменитый художник Иван Айвазовский написал по этому случаю уникальную картину «Гибель корабля «Лефорт». Сегодня его работа хранится в Центральном военно-морском музее Санкт-Петербурга.

«Лефорт» относился к линейным кораблям 84-пушечного ранга, типа «Императрица Александра». Заложен он был в 1833 году, а в 1835-м вошёл в состав Балтийского флота. В 1836–1847 годах в составе эскадр находился в практических плаваниях в Северном и Балтийском морях и Финском заливе. В 1836 году на Кронштадтском рейде принимал участие в церемонии встречи Балтийским флотом ботика Петра I. Также он участвовал в Крымской войне 1853–1856 годов, а позже перевозил войска и грузы между г. Кронштадтом и г. Ревелем (Таллином). В 1857 году «Лефорт» затонул в результате шторма при переходе из одного порта в другой. К сожалению, в этой катастрофе погибли все: командир – капитан 1-го ранга А. М. Кишкин, 12 офицеров, 743 матроса, 53 матросские

жены и 17 детей. До гибели 28 сентября 1994 года парома «Estonia» катастрофа линейного корабля «Лефорт» являлась крупнейшей катастрофой на Балтийском море по числу жертв в мирное время. Также считается, что это самая крупная трагедия в море после «Титаника».

Сразу после кораблекрушения была создана следственная комиссия. Было озвучено несколько версий гибели «Лефорта», но к единому мнению так и не пришли. Ответ удалось найти спустя почти 160 лет, и нашли его российские дайверы, которые провели исследовательские работы на очень большой глубине – 64 метра. У линкора «Лефорт» было три палубы, нижнюю палубу строители плотно задраили, а капитан приказал разместить в одном из отсеков этой палубы пушку. Пушка была жёстко прикреплена к борту. Но во время шторма крепление расшаталось, и пушка выдвинулась из отсека. В какой-то момент она, видимо, ударилась о борт и пробила в нём дыру. По крайней мере, эту дыру и рядом пушку обнаружили наши дайверы. Когда нижняя палуба была пробита, корабль начал стремительно черпать воду и в один момент резко накренился набок. Также утверждалось, что корпус корабля не был нормально проконопачен, а груз был слишком мал и неправильно расположен. Кроме того, было предположение, что орудийные порты оставили открытыми, чтобы обеспечить доступ свежего воздуха для пассажиров – это, возможно, способствовало гибели корабля, так как вода могла залиться через открытые порты, когда корабль накренился.

Найден «Лефорт» был не сразу, а лишь 4 мая 2013 года экспедицией «Поклон кораблям Великой Победы» под руководством Константина Богданова между островами Гогланд и Большой Тютерс. Когда искали советскую подводную лодку Щ-320, которая погибла в годы Великой Отечественной войны, но совершенно неожиданно на экране гидролокатора бокового обзора обнаружили неизвестный объект размером 60 на 15 метров. Так получилось, что необходимый запас смеси газов для глубоководного погружения был только у участника экспедиции Михаила Иванова. Погрузившись на 55 метров, он оказался на палубе корабля и сразу понял, что это «Лефорт».

На верхней палубе корабля прекрасно сохранились главный штурвал, одна из шлюпок, пушки-каронады в ютовой надстройке и личные вещи экипажа. В том же году началось обследование судна специальной экспедицией.

При дальнейшем обследовании парусника было обнаружено много останков погибших пассажиров корабля и множество других артефактов, которые требуют тщательного изучения. Исследования проводились с помощью телеуправляемого подводного аппарата компании «Тетис ПРО». Был произведён замер корпуса корабля, подсчёт количества пушек, зарисовка положения предметов на верхней палубе, а на грунте были обнаружены внешние украшения – носовая фигура орла и кормовой герб Российской империи, которые также подтвердили, что это именно «Лефорт». Его корпус заилен примерно на треть. Обнаружение такого корабля – большое историческое событие. Этот объект важен и с точки зрения истории кораблестроения, истории культуры, археологии и т. п. И требует тщательного изучения.

Остов «Лефорта» лежит примерно в 5 милях севернее о. Большой Тютерс, на глубине приблизительно 70 метров. Из-за большой глубины залегания и особенностей воды в Финском заливе корабль сохранился в прекрасном состоянии. Из видимых повреждений – только сломанные, видимо, во время гибели, мачты и бушприт и частично сорванная рыбацкими сетями декоративная обшивка корпуса корабля.

Фрегат «Олег»

Достоинством внимания является ещё одна историческая находка на сегодняшний день – фрегат «Олег». Океанский рейдер был спущен на воду в 1860 году. Артиллерийское вооружение корабля было небывало мощное для своего времени – 60-фунтовое орудие, которое могло метать бомбы весом 17,7 килограмма на дистанцию почти двух морских миль. Парусно-винтовой 57-пушечный фрегат «Олег» был заложен на Кронштадтской верфи в 1858 году и был предназначен для пресечения доставки грузов в порты вероятных государств-противников.

Интересна история этого фрегата, созданного на рубеже эпох, когда господство тихоходных и величественных линкоров уже необратимо пошатнулось перед небольшими, но манёвренными судами, оснащёнными паровыми машинами. Именно парусно-винтовые фрегаты, обладающие за счёт

парусов огромной дальностью плавания и свободой манёвра за счёт механической установки, стали наиболее эффективными судами для рейдерских операций на океанских торговых путях. Совершая длительные переходы под парусами, боевой корабль мог неожиданно для противника появиться в решающем месте и в решающий момент. Парусно-винтовой фрегат «Олег», оснащённый 57 орудиями, был как раз из таких рейдерских кораблей.

Создателем проекта был корабельный инженер полковник Шоунбург. Корпус фрегата «Олег» был построен из лиственницы, дуба и сосны. Толщина наружной обшивки составляла 152 миллиметра, у ватерлинии и выше его обшивка утолщалась до 229 миллиметров.

В течение службы фрегат «Олег» ходил в дальние походы. Побывал с визитами в портах Франции, Греции и Турции. Выдерживал штормы в зимней Атлантике. О прочности и мореходных качествах фрегата хорошо отзывался его командир – капитан 2-го ранга Андреев. Причём не раз мощными ветрами «Олег» выкидывало на камни, но экипаж, к большому удивлению зарубежных специалистов, умудрялся довести корабль с разрушенным килем до доков. Такая яркая и насыщенная жизнь не могла не сказаться на техническом состоянии судна. В 1865 году «Олег» вернулся на Балтику. Главным военно-морским руководством было решено ограничить район его плавания водами Финского залива. Несколько лет подряд продолжались учебные плавания в составе эскадры Балтийского флота.

3 августа 1869 года при выполнении перестроения эскадры между островами Гогланд и Соммерс, броненосная батарея «Кремль», нечаянно столкнувшись с «Олегом», ударила своим острым тараном в борт около машинного отделения. В течение 12 минут в результате столкновения фрегат затонул.

В 2002 году специалисты ЦПИ РГО обнаружили на глубине больше 50 метров огромный корабль. Подводных исследователей поразило отличное состояние фрегата, несмотря на проведённые под водой полтора века. Весь корпус был обследован снаружи, а внутри водолазы прошли до офицерского салона в кормовой части. Фото- и видеосъёмка позволила создать предварительные 3D-модели «Олега», а поднятые артефактыполнили коллекции Музея истории Кронштадта и других музеев России.

В настоящее время в рамках проекта «Морская слава России» на средства гранта РГО проходят исследования фрегата. В ходе первого этапа эксперты провели обследование судна и фото- и видеосъёмку корабля. В ходе второго этапа изучается наружное состояние фрегата, поднятие артефактов и ведётся съёмка документального фильма. Поднимать корабль признано нецелесообразным, рассматривается возможность создания реконструкции, куда будут помещены предметы, поднятые с корабля. К слову, это самый большой деревянный корабль, лежащий на дне Балтики. Фактически это совершенно уникальный подводный музей. Длина его палубы составляет 92 метра.

Тем не менее фрегат разрушается, прочность корпуса с каждым годом снижается. При этом подъём на поверхность может привести к гибели «Олега». К сожалению, в России пока не научились консервировать и реставрировать такие гигантские исторические объекты.

15 июля 2013 года президент РФ Владимир Путин совершил погружение на подводном аппарате «Си-эксplorер-5» к останкам парусного винтового фрегата «Олег», которые покоятся на дне Финского залива. Отвечая на вопросы журналистов, он рассказал, что корабль находится «в удивительно хорошем состоянии», лежит на правом боку. Действительно, состояние отличное, очень хорошо читается название корабля – сказал Путин. Он признался, что при погружении ему было не страшно, а наоборот, очень интересно. Отвечая на вопрос, собирается ли он искать клады, президент сказал: «Это без меня, это пусть журналисты». Президент сказал, что работа водолазов его удивила и восхитила.

«Температура воды всего +3 градуса, а они там долго работают, это уникальные специалисты. К сожалению, их здесь нет, а то я пожал бы им руку. Расстояния там крайне небольшие», – сказал Путин, добавив, что водолазам, тем не менее, удаётся проникнуть в корабль, например, через пучечные порты.

В 2017 году перед специалистами ЦПИ РГО стояла задача – оценить состояние рейдера. Предварительное заключение наших подводных археологов: негативных изменений не обнаружено. Проведена фото- и видеосъёмка объекта, профильным специалистам ещё предстоит проанализировать

все собранные данные и получить полное понимание процессов, происходящих в затонувшем корабле. Водолазы прошли до адмиральского салона и судовой церкви, кстати, прекрасно сохранившейся. Уже разрабатывается методика её подъёма. Ящики с утварью и даже восковыми свечами лежат в холодной, малосолёной и тёмной балтийской воде в неприкосновенности.

Броненосец «Гангут»

Ещё одним знаменитым затонувшим объектом в Балтийском море является «Гангут». Это броненосец Российского императорского флота, который был назван в честь боя при мысе Гангут. Этот корабль считается уменьшенной копией броненосцев класса «Император Александр II». Он был построен на Новой Адмиралтейской верфи в Санкт-Петербурге в 1890 году и вступил в строй в 1894-м. Перегрузка на 600 тонн сообразно сопоставлению с планом привела к увеличению осадки и понижению скорости.

2 июня броненосец снялся с якоря и направился для исполнения учебных артиллерийских стрельб на плёс к северу от острова Рондо и, напорвшись на скалы, затонул. К счастью, экипажу удалось спастись. «Гангут», где затонул, там и по сей день лежит на дне Выборгского залива под 29-метровой толщей воды. План по подъёму корабля так и не был осуществлён.

Практически сразу после гибели корабля совместно с флотскими водолазами на «Гангут» спустились и водолазы частных компаний, изучавших вероятность подъёма броненосца, хотя настолько большие корабли ещё никогда не поднимали. Сначала проект подъёма подал французский изобретатель Бретнаша, затем пришли предписания сразу от трёх французских компаний. Потом подключились Великобритания, США и Швеция. Более 20 прошений о предоставлении «привилегии на подъём» поступило от русских подданных, среди которых были дворяне, крестьяне, студенты, отставные военные, моряки гражданского флота.

В 1900–1903 годах на «Гангут» не один раз спускались воспитанники Кронштадтской водолазной школы, было поднято огромное количество вещей: 47- и 37-мм орудия Гочкиса, 63,5-мм орудие Барановского, торпедная установка с парового катера, кормовой орёл и немало других вещей и железного лома. Летом 1903 года было найдено повышение наклона корабля до 20°, а также ил, забивший помещения, не позволял уже свободно проникать в них.

«Гангут» и поныне лежит на дне Выборгского залива на глубине 29–30 метров. Корабль стал известным объектом посещения аквалангистами: раз в год на него исполняют спуски две-три экспедиции.

Береговой броненосец «Русалка»

Уникальным объектом для подводных исследований стал броненосец береговой обороны Российского императорского флота «Русалка». Более 120 лет назад, по пути из Ревеля в Гельсингфорс, корабль затонул у берегов Финляндии, унеся с собой 178 жизней. Попав в жуткий шторм, команда не справилась с управлением судном, и оно ушло на дно. Искать «Русалку» начали сразу в сентябре 1893 года. В поисковых работах участвовало полтора десятка кораблей, и даже воздушный шар, привезённый из Кронштадта. Поиски продолжались около месяца, но всё было безрезультатно. Проводить глубоководные исследования во всей акватории Финского залива в те годы было невозможно. «Русалку» разыскивали и в следующем году, но тщетно.

Кстати, поиск монитора производился и в советское время. Работы тогда вёл ЭПРОН – известная организация, не раз поднимавшая со дна моря затонувшие корабли. Но исчезнувший броненосец так и не был найден. Многие годы море хранило тайну его гибели.

И только через сто с лишним лет «Русалку» удалось обнаружить исследователю судна «Марэ» Таллинского морского музея, но не сразу. Потому что в том районе, который был предположительно обозначен ЭПРОНом, погибшего корабля не оказалось.

В 2003 году эстонские подводные археологи, располагая исследовательским судном, оснащённым самой современной техникой, начали поиски «Русалки». Её искали с помощью магнитометра и гидролокатора бокового обзора. Сотрудники Морского музея занимались поисками погибших

кораблей уже четверть века. Учёный, подводный археолог, подвижник Велло Мьясс, используя все имеющиеся сведения о гибели корабля и поисковых работах, провёл фактически новое исследование, с учётом хода и скорости монитора в тех погодных условиях, возможных действий командира капитана 2-го ранга В. Х. Иениша и наметил новый район для поиска.

Поиском «Русалки» эстонцы занялись системно – их интерес к кораблю был связан, в частности, с тем, что в его команду входили четверо их соотечественников. По словам капитана В. Мьясса, он внимательно изучил морскую карту и как судоводитель попытался смоделировать действия командира корабля. Были проанализированы погодные условия и направление ветра в Финском заливе в роковой день 7 сентября 1893 года. Так был рассчитан квадрат, в котором начались поиски «Русалки». Они продолжались в течение месяца и увенчались успехом. Помощь эстонцам оказали коллеги из Финляндии. Выяснилось, что «Русалка» находится на расстоянии трёх миль от места, указанного ЭПРОНОм. Именно там, гораздо южнее предполагаемого места гибели, на глубине 74 метров и обнаружили корпус затонувшего судна. Эстонские и финские водолазы обследовали его, не заходя внутрь, и убедились, что это именно «Русалка».

Погибший корабль стоял фактически вертикально, почти до половины погрузившись носом в ил, опутанный рыболовецкими сетями. Именно таким его и увидели дайверы, которые через сто с лишним лет смогли подойти к исчезнувшему с поверхности моря кораблю.

24 июля 2003 года эстонские водолазы спустились к останкам корабля и засняли их на видеокамеру. Велло Мьясс полагает, что ошибки быть не может – другие броненосцы береговой обороны в этом районе не пропадали. Катастрофа произошла всего в 25 километрах к югу от Хельсинки – значит, большую часть маршрута корабль Иениша всё же успел пройти. Более того, по положению корпуса удалось установить, что командир в последние минуты жизни всё же отдал приказ возвращаться в Ревель. Более того, именно при повороте корабль, видимо, и накрыла волна. Здесь можно вспомнить данные комиссии, которая занималась расследованием гибели «Русалки»: штормовые крышки палубных люков были оставлены в Кронштадте, когда отряд Бурачека выходил на стрельбы. Видимо, потоки воды, сметая всё на своём пути, попали через открытые люки в носовую часть «Русалки», и она стремительно погрузилась в воду. Эстонцы рассказывают, что корпус «Русалки» своей бронёй вошёл, как нож, в глинистое дно залива.

Спустя несколько дней собранные материалы и фотодокументы В. Мьясс передал российскому посольству в Эстонии: «Мы не проникали внутрь корабля, – подчеркнул он. – Подводная могила осталась неприкосновенной. Но собранных сведений достаточно для того, чтобы сделать окончательное заключение. Совпадают все параметры, длина и ширина корабля, равно как и увиденные детали говорят о том, что ошибка практически невозможна. В идентификации “Русалки” нам помогли и финские водолазы, пришедшие к такому же заключению, что и мы. “Русалка” успела пройти две трети пути от Ревеля к Гельсингфорсу, когда случилась трагедия, подводная могила расположена в финских экономических водах. Решать дальнейшую судьбу находки будет российская сторона, это боевой корабль, и члены его экипажа служили на Императорском флоте (Финляндия в те времена, как и Эстония, входила в состав Российской империи)».

Крейсер «Паллада»

Более 100 лет назад, 11 октября 1914 года, в 80 километрах от Ревеля немецкая подводная лодка U-26 под командованием капитан-лейтенанта фон Боркхейма торпедировала и потопила российский крейсер «Паллада». Вместе с кораблём погибли тогда все 598 членов экипажа. Это поражение заставило командование Балтийским флотом отнестись к подводным лодкам с осторожностью. «Паллада» стала первым российских боевым кораблём, погибшим в Первой мировой войне. Кроме того, этот крейсер изменил ход всей войны, отыскав за свою боевую жизнь секретные немецкие коды.

Броненосец «Паллада» был назван в память о крейсере I ранга «Паллада» (1899 г.), потопленном японской осадной артиллерией в Порт-Артуре во время Русско-японской войны (1904–1905). Крейсер был спущен на воду в 1906 году и представлял собой 137-метровый боевой корабль водоизмещением около 8000 тонн с 32 пушками и 8 пулемётами. Корабль принадлежал к крейсерам типа «Баян» – самой многочисленной серии броненосных крейсеров Русского императорского

флота. В течение нескольких лет эти боевые корабли составили ядро морских сил Балтийского флота, но к началу Первой мировой войны стало ясно, что этот тип крейсеров уже стал устаревать. Корабль участвовал в Первой мировой войне в составе Балтийского флота и сыграл очень важную в ней роль.

13 августа 1914 года при участии крейсеров «Паллада» и «Богатырь» был уничтожен севший на мель вблизи острова Осмуссаар в Финском заливе германский крейсер «Магдебург». При этом была захвачена сигнальная книга, которая была передана британскому Адмиралтейству, что сыграло решающую роль в раскрытии военно-морского кода Германии. Раскрытие кода оказало впоследствии значительное влияние как на боевые действия на море, так и на ход войны в целом. Но, к сожалению, уже через месяц немцам удалось покончить с неуловимой «Палладой».

28 сентября 1914 года при возвращении из дозора в устье Финского залива крейсер был торпедирован германской подводной лодкой U-26 под командованием капитан-лейтенанта фон Боркхейма и затонул в результате детонации боезапаса. Он был потоплен, выполняя боевое задание в Финском заливе, не предприняв при этом никаких мер противолодочной защиты.

Получив донесение о гибели крейсера, командующий Балтийским флотом немедленно выслал в море все свободные миноносцы, которые в течение двух дней подряд обшаривали устье Финского залива, но германская лодка так и не была обнаружена. После потопления «Паллады» U-26 уничтожила ещё несколько наших судов. Но в августе 1915 года немецкая субмарина не вернулась из очередного похода, предположительно подорвавшись на mine у берегов Финляндии. Весь её экипаж, включая командира, погиб.

Музейное ведомство Финляндии в 2012 году официально сообщило о найденном недалеко от Ханко российском броненосном крейсере, хотя объект был обнаружен одной из групп аквалангистов ещё в 2000 году, однако его находка 12 лет держалась в секрете. Лишь недавно группа приняла решение обнародовать свои данные. Большая статья опубликована в ежемесячном приложении к газете «Хельсингин Саномат». Крейсер длиной более 130 метров лежит на глубине 60 метров в районе Ханко и является одним из наиболее крупных и интересных объектов с точки зрения военных археологов и дайверов-любителей.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Чернышёв А. А.* Российский парусный флот: Справочник. Т. 1. – М.: Воениздат, 1997.
2. *Конкевич Л.* Летопись крушений и других бедственных случаев военных судов русского флота. – СПб.: Морское Министерство, 1874.
3. *Богданов М. А., Гармашев А. А.* Эскадренные броненосцы «Гангут» и «Наварин» // *Стапель*. – 2007. – № 4. – СПб.: ЛеКо.
4. *Крестьянинов В. Я.* Судьба эскадренного броненосца «Гангут» // *Судостроение*. – 1986. – № 7.
5. *Чернышёв А. А.* Погибли без боя. Катастрофы русских кораблей XVIII–XX вв. – М.: Вече, 2012.
6. *Кузнецова Н.* Броненосец «Русалка»: трагедия и слава / <https://beta.baltija.eu/>
7. Сайт «Гибель крейсера «Паллада» / STENA. ee
8. *Крестьянинов В. Я., Молодцов С. В.* Броненосные крейсера типа «Баян». – М., 1997.
9. *Веретенников Владимир* // *Lenta.Ru*. – 2016. – 18 мая.
10. *Князева Н.* // *Маяк*. – 2014. – 24 октября.
11. *Каштанов В.* Эсминец «Гавриил» // *Нептун*. – 2008. – № 6.

