

ДО 70-РІЧЧЯ ПОЧАТКУ ВІЙНИ

WRECK-И СОРОК ПЕРШОГО РОКУ



Додонов Р.О.

доктор філософських наук, професор
Донецького національного
технічного університету

Стаття присвячена корабельним втратам початкового періоду війни на Чорному морі. Аналізуються події, версії загибелі, історія пошуку і досліджень лідера „Москва”, пароплаву „Ленін”, есмінця „Фрунзе”, транспорту „Вірменія”, крейсера „Червона Україна”, суден, що приймали участь у Керченсько-Феодосійській операції.

Ключові слова: *Чорне море, Велика Вітчизняна війна, лідер есмінів „Москва”, пароплав „Ленін”, есмінець „Фрунзе”, транспорт „Вірменія”, крейсер „Червона Україна”.*

У червні цього року сумній даті початку Великої Вітчизняної війни виконалося вже 70 років. За цей час змінилися декілька поколінь, відступила біль від втрати рідних і близьких, переглянуті оцінки тих подій, навіть сама назва війни якось зникає з публікацій, сором’язливо маскуєчись під „Другою світовою”.

Але тим, хто відвідає морське дно, про трагічні події першого року війни не дає забувати величезна кількість заліза, що колись було військовими кораблями і цивільними судами, а зараз – на універсальному дайверському жаргоні називається „реком” (wreck). З англійської wreck перекладається як катастрофа, аварія, загибель, винищення, але найчастіше це слово вживається для найменування остова судна на морському дні.

У цій статті хотілося б згадати події, що призвели до появи чисельних wreck-ів на шельфі українського Причорномор’я і Криму. Саме Крим та розташована на півострові Головна база Чорноморського флоту у Севастополі були метою запеклої боротьби. Не випадково свій перший удар, враховуючи фактор несподіваності, фашисти нанесли саме по Севастополю. Проте біль літа 1941 року – найбільшої катастрофи у вітчизняній історії – не була обтяжена масовою втратою кораблів на кшталт Перл-Харбору. Севастополь зустрів напад підготовленим. Ворогові не вдалося блокувати флот у бухті мінами. Але втрати були – людські і корабельні. 22 червня о 20 годині 30 хв. біля Карантинної бухти підірвався на міні буксир СП-12. Серед членів екіпажу вдалося врятуватися лише 5 морякам, інші 26 загинули. Це був перший wreck в

нескінченній низці корабельних катастроф, про деякі з них йдеться у випуску нашого журналу.

Міжнародні відносини на Чорному морі навесні 1941 року склалися таким чином, що Румунія і Болгарія підтримували офіційні дипломатичні стосунки як з Німеччиною, так і з СРСР. Здавалося б, немає жодних підстав для будь-яких претензій з боку Радянського Союзу, незважаючи на те, що в обох причорноморських країнах все частіше стали з'являтися німецькі морські офіцери. Напередодні війни фашистські військові радники та інструктори постійно відвідували румунські і болгарські порти й аеродроми. У свою чергу, Москва, панічно побоюючись „провокацій”, заздалегідь надала розпорядження проводити військово-морські та авіаційні навчання далеко від Західного узбережжя моря, щоб не надавати приводу для можливих звинувачень у порушенні міжнародних угод.

Але коли вночі 22 червня 1941 року, як писав адмірал І.С.Ісаков, „в дату найбільшої в історії зради – впали перші бомби на сплячих мешканців Севастополя і Одеси, то не потребувалося ані оперативних викладок, ані карт для того, щоб зразу зрозуміти, що літаки із свастикою стартували з румунських аеродромів і прилетіли на румунському бензині. Стало ясно, що за великими зрадниками поспішають менші” [1].

Германські сателіти на Чорному морі, насамперед, Румунія не мали власних флотів, достатньо сильних для серйозної загрози СРСР. Наприклад, проти лінкора, 5 крейсерів, 30 есмінців та 44 підводних човнів радянського Чорноморського флоту румуни могли виставити лише 4 есмінці та 1 підводний човен, навіть не враховуючи той факт, що попри всі зусилля німецьких інструкторів рівень підготовки румунських моряків так і не відповідав вимогам тогочасної війни.

Слід зазначити, що німці були досить невисокої думки про радянських моряків. „Ніхто з офіцерів флоту, що бився у 1914-1917 рр. проти росіян, не виказував особливого шанування до цього флоту, – свідчив фашистський адмірал Ф.Руге. – Правда, росіяни добре стріляли, а опинившись у скрутному становищі, екіпажі мужньо билися до кінця... Російський погляд на флот як на допоміжну зброю армії з'явився тут з особливою чіткістю” [2, с.190]. Приблизно так само ставилися, в свою чергу, й радянські моряки до румунських чи болгарських ВМС.

Що стосується Чорноморського флоту, то його штаб одразу ж почав реалізовувати заздалегідь заплановані активні дії проти Румунії. Вже на другий день війни ВПС флоту здійснила три авіаційних удари по ворогу. Дальні та середні бомбардувальники з 63-ї авіабригади ЧФ скинули бомби на зерносховище, елеватор, нафтогавань у Констанці, літовище Мамайя та берегову батарею Талая. 24 червня бригадою було зроблено ще 40 літаковильотів, насамперед, проти нафтосховищ, що мали стратегічний характер.

За ініціативою командування флоту Москва вирішила додати до повітряних атак проти Румунії ще й корабельні. Оперативний план атаки Констанци був затверджений 25 червня. Для його виконання було сформовано ударну групу у складі лідера „Харків” та есмінців „Сообразительний” і „Смишлений” під командуванням командира 2-го дивізіону міноносців капітана II рангу М.Ф.Романова, групу підтримки у складі крейсера „Ворошилов” і лідера „Москва” під командуванням командира загону легких сил контр-адмірала Т.А.Новікова, призначеного командуючим усіма надводними силами, що брали участь в операції.

Того ж дня о 18-00 ударна група почала виходити з Севастополя, але в останню хвилину стало відомо, що М.Г.Кузнецов з Москви наказав перегрупувати кораблі: ударна група повинна була включати двох лідерів, а група підтримки – крейсер і двох есмінців. Вихід затримався на кілька годин. Врешті решт в похід вийшли лідери „Харків” і „Москва”. Спочатку вони взяли курс на Одесу, але вночі змінили його і зі швидкістю 28 вузлів прямували на Констанцу. Друга група йшла за першою тим самим курсом.

Світанок 26 червня зістав лідерів за 20 миль від румунської бази. Рівно о 5 годині „Харків”, а за ним „Москва” відкрили вогонь з 130-мм гармат. Стріляли по нафтоховищам без коректування з досить великої відстані, але чорний стовп диму дав зрозуміти, що снаряди влучили в ціль. Через чотири хвилини радянські сигнальні зафіксували два сполохи за 3-5 миль південніше румунського порту, після чого біля „Москви” піднявся водяний стовп. Другий постріл ворога був результативнішим за перший, хоч прямого влучення і не було. На „Харкові” вирішили, що по головному лідеру пристрілялася берегова батарея, і наказали „Москві” припинити вогонь, ставити димову завісу та відходити. Це й було виконано о 5.12, причому через дві хвилини сам „Харків” також поспішив схитися за димами.

Тим часом у гру вступили румунські міноносці. Три з них відкрили сильний, але малоєфективний вогонь. Маневруючи протиартилерійським зигзагом, „Москва” вийшла з димової завіси. Коли вогонь припинився, з „Харкова” передали розпорядження: „Більше хід! Йдіть прямим курсом!” Але цей наказ виконаний не був. О 5.21 в районі третьої гармати лідера раптово пролунав вибух. Стовп води і диму піднявся метрів на тридцять. Лідер „Москва” розломився на дві частини. Носова частина повернулася форштевнем у бік корми і швидко зникла під водою.

Кормова частина ще 3-4 хвилини залишалася на плаву. Корабельні гвинти оберталися у повітрі, а на юті по фашистському літакові, який збирався атакувати зруйнований есминець, відкрила вогонь зенітна гармата.

Все це бачили моряки „Харкова”, але врятувати нікого з товаришів вони не могли. Якщо б командир „Харкова” зупинив хід, то й цей корабель неминуче був би потоплений береговою батареєю або літаками....

На місці загибелі „Москви” румунські катери підібрали з води і взяли в полон 69 моряків, у тому числі командира – капітан-лейтенанта Олександра Борисовича Тухова.

Об 11 годині 40 хвилин есмінці зустрілися зі „Смишленим”. Відбившись від трьох авіаційних атак, усі кораблі ввечері прибули до Севастополя. Крейсер „Ворошилов” повернувся на Головну базу ще раніше.

Результатом проведеного рейду стали пожежі нафтосховища і залізничного вокзалу. Атака Констанци примусила фашистів звернути увагу на Чорноморський флот як на самостійну активну військову силу. Не змінюючи загально зверхнього тону, цитований вище адмірал Руге вимушений був високо оцінити проведену операцію: „Невдовзі після початку війни радянські есмінці з великих дистанцій, але мітко обстріляли нафтосховища та ешелони з боєприпасами біля Констанци, причинивши тут певні збитки. Коли берегові батареї стали відповідати, російські кораблі відійшли, причому один з них натрапив на загородження і затонув. *Це була єдина справжня морська операція на Чорному морі*” (курсив мій. - Р.Д.) [2, с.198].

Після війни залишки „Москви” були виявлені пошуковими групами водолазів АРС ЧФ, проте з невідомих причин в радянські часи навколо цього корабля утворилась інформаційна завіса. Остаточно ліквідувати її вдалося лише у травні цього року, коли україно-російсько-румунська підводна експедиція дайверів з GUE і Respiro Diving Society виявила місце знаходження загиблого корабля на дні Чорного моря.

На Інтернет-сайті DiveMir.com організатори експедиції опублікували детальний звіт, завдяки чому ми маємо можливість ознайомитись з деталями того підводного пошуку. У роботі цієї експедиції брали участь Пилип Якимов – головний редактор відомого російського дайв-журналу „Октопус”, Сергій Івченко, Юлія Голосий з GUE, Світлана Івченко та інші. Підготовчі роботи до виїзду на місце йшли декілька років. Було відомо, що за офіційними координатами остова загиблого лідера не знаходиться. Це підтвердили попередні сканування дна румунськими колегами. Як це, на жаль, часто трапляється, влада свідомо приховувала справжні координати, отже wreck доводилося шукати самостійно.

1 травня 2011 року експедиція прибула до Констанци. Тут до неї приєднався Мірча Попа – керівник Respiro Diving Society. Він вже понад два роки активно шукав „Москву”. Перший день сканування в секторі, на який вказували архівні румунські схеми бою, результатів не принесла.

Ввечері члени експедиції зібралися для обговорення ймовірності існуючих версій загибелі „Москви”. Справа в тому, що існує декілька гіпотез щодо джерела вибуху лідера.

Перша – вона ж офіційна – версія загибелі „Москви”, була сформульована у 1941 році. Згідно з нею, лідер загинув від влучення крупнокаліберного снаряду берегової артилерії в одну з запасних торпед, що зберігалися на верхній палубі есмінця. Теоретично влучити в лідер міг снаряд, випущений з германської 280-мм батареї „Тірпіц”. Вона почала стріляти з певним запізненням (о 5.19 за румунськими даними), тобто всього за декілька хвилин до вибуху „Москви”. Перший залп упав з перельотом і ліворуч від радянських лідерів. Але і після загибелі одного з них батарея продовжувала вести вогонь до

5.55 і зробила 35 залпів. Безупинна стрілянина „Тірпіца” викликає сумніви щодо усвідомлення її командуванням факту влучення, хоч на корпусі однієї з гармат батареї незабаром з’явився силует військового корабля.

Версія про потоплення „Москви” румунським флотом є малоімовірною. У районі проведення операції знаходилися міноносець „Сборул” і канонерський човен „Гигулешті”, вхід до порту Констанци охороняли два мінних загороджувачі і ще один канонерський човен. З півночі прохід між мінними полями і берегом прикривали есмінці „Марабешті” і „Р.Марія”. Останні помітили радянські кораблі біля 5 години і через 9 хвилин відкрили вогонь. Вже другим або третім залпом вони пристрілялися, але при переході на знищення румунські артилеристи не врахували швидкості ходу лідерів, і ті встигли сховатися за димовою завісою. Після виходу з димів, румуни поновили вогонь і продовжували його до вибуху одного з лідерів. Як бачимо, по „Москві” вели вогонь берегова батарея і два есмінці. Цього начебто вистачає, щоб будь-який з снарядів визвав вибух торпеди або іншого боезапасу.

Проте характер самого вибуху вказує на те, що він був або внутрішнім, або підводним - біля борту лідера між 70 та 75 шпангоутами. У 1960 році був опублікований розклад сил під час атаки Констанци, у тому числі – дислокація мінних полів. 15-19 червня 1941 року румуни встановили біля своєї головної бази п’ять мінних загороджень, використавши понад 1000 мін часів Першої Світової війни. На одному з цих мінних полів, позначеному на картах як „S-10”, приходилось маневрувати „Москві”. Підрив на міні є найбільш ймовірною причиною вибуху, залишається лише пояснити – чому лідер переломився від дії міни з зарядом не більше 200 кг та чому не постраждала носова частина корабля, що рухався назустріч мінам?

Фахівці намагаються дати пояснення руйнівній дії вибуху випадковим збігом останньої з комплексом факторів корабельної динаміки. Лідер, що йшов зі швидкістю 26 вузлів, ще не встиг повернути праворуч, коли командир заклав новий зигзаг. При цьому корпус лідера отримав колосальне навантаження досить складної спрямованості. Вибух міни біля носової перебірки котельного відділення міг бути лише початком руйнації корпусу, а далі - сильне напирання води, поєднане з інерційними силами і моментами при порушенні зв’язків корабельного набору, миттєво довершили перетворення корпусу на купу металу. Здавалося, все зрозуміло...

Проте існують і інші гіпотези щодо причин вибуху. Зокрема, у першому випуску альманаху „Цитадель” А.В.Платонов надрукував статтю „Загибель лідера “Москва”, в якій, крім названих вище версій, розглядає і можливість торпедної атаки по есмінцеві. „Влучення торпеди, – розмірковує він, – на перший погляд, також сумнівне, оскільки якщо б у районі Констанци і були берегові торпедні апарати, то їхні торпеди просто б не дісталися до „Москви”. Інша справа – румунські ескадрені міноносці, але вони в торпедну атаку не виходили, що видно з їх маневрування і документів. Правда, в Румунії був ще підводний човен „Делфінул”, і в той час він знаходився у морі, але, як було з’ясовано після війни, екіпаж цього човна про бій біля Констанци дізнався лише

28 червня, повернувшись у базу. В даній ситуації єдиним кораблем, який міг атакувати наші кораблі у даному районі і в даний час залишається... радянський підводний човен „Щ-206” [3].

Ця субмарина вийшла в похід 22 червня і 23 числа повинна була зайняти позицію навколо Мангалії. З походу вона не повернулася, на зв'язок не виходила. Північна межа чергування „Щ-206” проходила лише за 40 кабельтових від дії радянських кораблів 26 червня, а в перші тижні війни не раз фіксувалися випадки порушення підводними човнами заданої зони чергування.

Тому не виключено, що „Щ-206”, командир якої – капітан-лейтенант С.А.Каракай – не знаючи про операцію біля Констанци, наказав атакувати румунські кораблі за межами „власної території”. Можливо, спочатку цілями субмарини дійсно були есмінці „Марасті” чи „Р.Марія”, але після занурень Каракай переплутав схожі силуети одностипних кораблів. Можливо і те, що радянські підводники взагалі не сподівалися зустріти біля ворожих берегів своїх лідерів і помилково атакували „Москву”. Тоді маневрування „Москви”, які на „Харкові” тлумачили як протиартилерійські, насправді були протиторпедними.

На наш погляд, версія А.В.Платонова має виключно гіпотетичний характер. Автор не наводить жодного аргументу на її користь. Більш того, він сам начебто намагається спростувати свої ствердження: „атаку „Щ-206” наших кораблів виключити не можна, інша справа, що навряд її торпеди влучили у „Москву”. По-перше, бачили, як корабель ухилився від двох торпед, тобто вони пройшли мимо і влучити могла тільки третя, та й то начебто та, що була пущена пізніше. У перші місяці війни, а тим більше – в перші її тижні, постріл радянських підводних човнів двома торпедними залпами – рідкісний випадок (на ЧФ за 1941 рік 6 атак з 23), а трьохторпедний залп з багатьох причин взагалі майже виключається. По-друге, вибух на „Москві” все ж відбувся з лівого борту, а не з правого” [3]. Тому висновок про торпедування „Щ-206” лідера „Москва”, до якого схиляється А.В.Платонов, виглядає непереконливим...

Всі ці гіпотези були добре відомі членам експедиції, які намагалися визначити найбільш ймовірні і відмести зайві версії. 2 травня пошукова група знов вийшла у морі, але ті, хто залишився на березі, мали можливість поспілкуватися з професійним істориком, професором Іоаном Домаськиним, який тривалий час вивчав події 26 червня 1941 року у Констанці. Ця зустріч відбулася у редакції журналу „Marea Noastra”. На ній також був присутній румунський контр-адмірал Петро Замір. У 1941 році він служив на есмінці „Regina Maria” і був безпосереднім свідком морського бою. Під час бесіди виявилось, що окрім важкої німецької батареї „Тірпіц” вогонь по „Москві” відкрила 105-мм румунська берегова батарея „Елізабет”. Радянські есмінці йшли курсом прямо на її гармати зі швидкістю 26 вузлів. Враховуючі певне запізнення німців та вчасний вступ до бою саме цієї батареї, можливо, що не „Тірпіц”, а „Елізабет” примусила „Москву” змінити курс на 123°.

Поки йшла ця цікава розмова, морська розвідка експедиції проводила сканування дна на північ від району мінних загород S-10. Після приблизно

десяти годин пошуків, на екрані сонара почав вимальовуватися невизначений об'єкт, розташований на глибині 45 метрів, з розмірами 8х6 метрів, який між собою назвали „ящиком”. Через ще декілька секунд, в трьохстах метрах від нього, сонар зафіксував корпус корабля близько 90 метрів завдовжки. Сумнівів не було – це „Москва”!



Фото с портала <http://www.ivmag.org/node/3540>

5 травня техно-дайвери експедиції здійснили два занурення, отримавши в цілому 40 хвилин донного часу. Цього достатньо для проведення первинного огляду всього корабля, проте явно недостатньо для його детального вивчення.

„Москва” покоїться на дні з креном на лівий борт приблизно 35°, піднесення над ґрунтом 10 метрів. Вся кормова частина в збереглася досит добре аж до першого котельного відсіку – кормові гармати головного калібру, зенітки, кормовий пост керування вогнем, обидва споряджені торпедні апарати. Для огляду доступні також перо руля і гвинти корабля. Після котельної починається справжній колапс з метала. Руйнування такі, що неможливо зрозуміти – що де було.

Припускаючи, що так званий „ящик”, який судячи з обмірних характеристик дуже схожий на основну надбудову, лежить фактично на лінії мінного поля, був зроблений висновок, що лідер все ж таки вибухнув на міні із загорода S-10.



Фото с портала <http://www.ivmag.org/node/3540>

Проте, дійсно, важко уявити, що одна єдина міна змогла б викликати такі серйозні руйнування носової частини судна. Швидше за все, її вибух призвів до детонації секції торпед, що у спорядженому стані зберігалися на верхній палубі. Про ймовірність цієї версії свідчить той факт, що після загибелі „Москви” зі всіх лідерів на всіх флотах торпеди були прибрані з секцій на палубі. Крім того, при обстеженні затонулої „Москви” дайверами не було знайдено жодної запасної торпеди, окрім одного, відірваного від основної частини, бойового відділення торпеди по правому борту.



Фото с портала <http://www.ivmag.org/node/3540>

Поки йшов підводний огляд, на морі піднялися хвилі. Негода не дозволила продовжити дослідження, але дайвери домовилися повернутися до „Москви” 26 червня, у 70-ту річницю її загибелі та встановити меморіальну табличку на корпусі лідера. У новому складі група драйверів відвідала корабель. Згідно із звітом Дениса Голосія з Одеси [4], 26 числа шторм знов зірвав занурення. Проте урочиста церемонія за участю російського БДК „Ямал” та румунського фрегата „Мерешешт” все ж таки відбулася.

Героїчна оборона Одеси не мислиться без участі флоту. Кораблі підтримували артилерією Приморську армію, яка обороняла місто. Чотири канонерських човни Одеської бази курсували вздовж узбережжя і вели вогонь по румунам, що атакували. Два полки морської піхоти терміново були сформовані у Севастополі та кинуті у бій під Одесою.

Не слід забувати й про транспортні функції флоту. Величезних зусиль потребували перевезення військових вантажів, резервів, евакуація поранених тощо. З цією метою формувалися конвої з цивільних суден. Їх керівництво стикалося з чисельними труднощами. Не вистачало організаційного досвіду: часто-густо конвої складались із суден, що мали різну швидкість, тоді всі мали пристосовуватися до тих, хто йшов найповільніше. Цивільним капітанам не були відомі місця радянських мінних загороджень, які трималися у таємниці. Слід зазначити, що командування Чорноморського флоту, підпорядковуючись міркуванням стратегії загальної оборони, лише за перший місяць війни наказало встановити понад 7300 морських мін і 1378 мінних захисників біля власного узбережжя (на порівняння – поблизу берегів Румунії – лише 630 мін). Надійно був зачинений вхід до Азовського моря. Особливо насиченим вважався район Севастополя, де щільність мінних постанов – і наших, і німецьких – перевищувала всі розумні норми.

Сучасні історики флоту визнають, що це була помилкова стратегія, внаслідок якої на власних мінах підірвалися і затонули декілька кораблів, у тому числі есмінець „Совершенний”. „В результаті помилкових розвідувальних даних керівництво флоту вимушене було нерідко приймати відповідні міри, що призводили до перенапруги сил і відволікання їх від реального завдання” [5, с.217]. 20 липня 1941 року штаб флоту заборонив суднам ходити в районах мін без військового лоцмана чи конвойного корабля.

Для проходження цивільних пароплавів виокремлювалися вузькі „воєнні фарватери”, що значно обмежували маневр у разі авіаційної або підводної атаки. Не вистачало сторожових катерів, каравани супроводжували есмінці і навіть крейсери, такі, наприклад, як старий „Комінтерн”. До того ж, цивільні судна майже перестали ремонтувати, оскільки всі сили суднобудівників були кинуті на військові кораблі.

Всі ці недоліки стали причиною загибелі пароплава „Ленін”, який вивозив жителів оточеної ворогом Одеси.

Це був старий вантажно-пасажирський пароплав, побудований у Данцигу в 1909 році. Первісна назва його була, звісно, не „Ленін”, а „Симбірськ”. До 1920 року він працював на лінії між Владивостоком, Шанхаєм, Нагасакі та Муругою, поки китайська влада не арештувала його і передала до емігрантського правління Добровольчого флоту. У 1922 році судно було повернуто до СРСР, згодом перейменовано і переведено на Чорне море, на лінію Одеса-Новоросійськ. Потім знов був Далекий Схід, аварія поблизу Одеси, ремонт...

На порівняння з добре відомими назвами бойових кораблів Чорноморського флоту, які героїчно билися з ворогом і загинули в морі, назва цього пароплава, майже не згадувалася у публікаціях радянських часів. Але вражаюча кількість жертв цієї катастрофи не дає нам змоги залишити її поза увагою.

12 липня 1941 року „Ленін” вийшов у свій перший воєнний рейс. Він вивозив з Одеси до Маріуполя вантаж цукру і евакуйованих мешканців. Очоловав команду капітан Цивільного флоту І.С.Борисенко. На зворотному шляху біля Одеси пароплав був атакований трьома німецькими бомбардувальниками. Зенітники крейсера „Комінтерн” відігнали фашистські літаки від беззахисної здобичі.

В одеському порту довго чекати не довелось. Посадку пасажирів на пароплав контролював представник військово-морської комендатури порту старший лейтенант Романов. Потім він згадував, що пропуском на борт був спеціальний талон, але по одному талону проходили два-три дорослих пасажирів, дітей взагалі ніхто не брав до уваги. Члени екіпажу проводили на борт і розміщували у своїх каютах родичів і друзів, просто знайомих. Чимало людей приходило із записками від міських і обласних керівників, від військової комендатури, партійних і радянських установ. Ніякого обліку пасажирів не було. Після того, як людьми були заповнені всі трюми і палуби, салони і каюти, надійшов наказ вивезти з міста команду з 1200 призовників. Новобранці ще не отримали військової форми і швидко змішалися з іншими пасажирами.

Слідство намагалося встановити хоча б приблизну кількість людей, але цифри дуже коливалися у показаннях різних свідків. За встановленими нормами реєстру СРСР пароплав „Ленін” міг узяти біля 400 тон вантажу і 472 пасажирів. Одні автори стверджують, що замість цієї кількості на борт було прийнято приблизно втричі більше. Шляхом простого перемноження 472 на 3 маємо 1416. Якщо додати до них 1200 мобілізованих, то отримаємо понад 2600 осіб. Інші автори наполягають на ще більшій цифрі - 4000 осіб, що намагалися врятуватися з фронтового міста, а севастопольські дайвери - автори сайту „club.accent.e-glopyon.com” стверджують, що на борту „Леніна”, крім людей, знаходився вантаж з 300-400 тонн кольорового металу у злитках, а також активи одеського держбанку.

О 22 годині 24 липня 1941 року „Ленін” повільно відійшов від одеського причалу. На рейді сформували конвой, який складався з теплохода „Ворошилов”, також вкрай перевантаженого пасажирами, судна „Березина” і двох шаланд. Останні - внаслідок малої швидкості - постійно гальмували рух

каравану і погрожували взагалі відстати від пароплавів. Військовий лоцман лейтенант І.І.Свистун, який знаходився на борту „Леніна”, не мав радіозв’язку з оперативним черговим флоту. До того ж, магнітні компаси, забортний лаг і електролаг на „Леніні” не були вивірені, що утруднювало самостійну навігаційну проводку. Потім з’ясувалося, що на шаландах є власний лоцман, та пароплави кинули їх, збільшивши швидкість. Біля мису Лукулл зламалася машина „Ворошилова”, і капітан „Леніна” І.С.Борисенко змушений був буксирувати теплохід до Севастопольської бухти. На щастя, суднам вдалося уникнути авіаційних атак фашистів, які полювали на всі кораблі біля Севастополя.

Після термінового ремонту „Ворошилова”, закінчення якого „Ленін” чекав на рейді, караван отримав дозвіл на подальший рух на Ялту. 27 липня о 19.15 конвой вийшов у море у супроводі сторожового катера СКА-026. У кільватер до „Леніна” приєднався ще пароплав „Грузія”. При цьому машини „Ворошилова” не могли розвинути більше п’яти вузлів, що знов значно обмежувало швидкість усього каравану. Свіжий вітер і течія за мисом Фіолент відхилили конвой від курсу.

О 23.33 сильний вибух під правим бортом примусив здригнутися пароплав „Ленін”. Вибухи завжди несподівані, але цей (за півгодини до півночі) застав більшість пасажирів, стомлених триденним плаванням, сплячими. До фронту було вже далеко, ворога ніхто не спостерігав, а тому тривоги не було оголошено.

Після вибуху пароплав став осідати у воду носом. Капітан судна оцінив обстановку і ще надіявся підійти ближче до берега. Все це відбувалося на траверзі мису Сарич. Борисенко віддав команду: „Ліво руля!”, після чого: „Повний вперед!” Але внаслідок руху вода почала швидше прибувати у трюми. Крен пароплава на правий борт збільшився. Серед пасажирів пролунали крики: „Тонемо!” Почалася паніка, яка тривала недовго: пароплав – не бойовий корабель з панцерним захистом, однієї міни вистачило, і „Ленін” повністю занурився під воду всього за якихось 10 хвилин. Більшість пасажирів не встигла навіть піднятися на палубу. Таму капітан Борисенко, троє його помічників і лоцман, які знаходилися на містку, вимушені були залишити судно не останніми.

З „Грузії” і „Ворошилова”, на очах яких відбулася трагедія, почали спускати шлюпки. До місця катастрофи наблизилися катери. Серед людських голів, які майже покрили собою морські хвилі, плавали дрібні дерев’яні частини – все, що залишилося від пароплава. Почалися рятувальні роботи. Врятувати вдалося майже 600 осіб, серед них більшість складала ті, хто встиг скористатися пробковим поясом, рятувальним кругом, іншими засобами. Але більшість пасажирів загинули разом з пароплавом, залишившись у трюмах після вибуху.

У щоденнику П.С.Октябрьського є рядки: „27 липня. ...О 00.25 оперативний черговий штабу флоту доповів, що отримані відомості про загибель пасажирського пароплаву „Ленін”, який ішов з Одеси на Кавказ і о

23.00 27.07 затонув у районі мису Сарич. Що є причиною загибелі пароплаву, скільки загинуло людей – уточнюють. На пароплаві був наш воєнний лоцман, у конвої один катер МО-4”.

„29 липня. Прийняв у себе на БФКП капітана пароплаву „Ленін” тов. Борисенка і нашого воєнного лоцмана тов. Свистуна. Обидва залишилися живими після тієї жахливої катастрофи. Дуже багато загинуло жінок, літніх людей, дітей. А скільки? Капітан не знав, скільки на борту у нього було людей. Це незрозуміло, але це так. Будуть уточнювати в Одесі”.

„31 липня. Нарешті дещо уточнили у зв’язку з походом з Одеси на Кавказ пароплаву „Ленін”. Все йшло по лінії цивільній і Морфлоту. Пароплав „Ленін” взяв на борт близько 1250 пасажирів і 350 тонн вантажу. На борт прибув наш воєнно-морський лоцман тов. Свистун, і пароплав „Ленін” вийшов з Одеси... За всіма даними, орієнтовно загинуло до 900 осіб...” [6, с.365].

Ось, виявляється, що є головним і що „нарешті дещо уточнили” – хто був винний! Головне – зняти з себе відповідальність. „Все йшло по лінії цивільній і Морфлоту”, ми, військові, не причетні – читаємо між рядків. Через це до Центру були подані свідомо занижені дані: евакуйованих було 458 осіб, тобто менше норми за реєстром, потім прийшли призовники – 700 чоловік, втрати склали 650 осіб.

Внаслідок швидкого навіть за воєнних умов судового слідства – без технічної експертизи і розгляду всіх деталей справи, навіть без доказу вини – військовий лоцман І.І.Свистун був розстріляний (реабілітований у 1992 році).

Намагання уникнути відповідальності посадовими особами відсунуло на другий план справжні причини катастрофи. В умовах війни та загальної атмосфери пошуків „диверсантів” і „ворогів народу” слідство не могло бути об’єктивним і виявити всіх нюансів справи. Тому сьогодні ми не можемо стверджувати напевне, від чого вибухнув пароплав. Оскільки авіаційної тривоги не оголошували та й вибух мав вочевидь підводне походження, то була висловлена думка, що пароплав був торпедований румунським підводним човном „Дельфінулом”. Але більш ймовірною є версія зіткнення з однією з мін власного ж мінного загородження. Ця версія була прийнята за офіційну під час суду. Кількість же жертв цієї трагедії та ідеологічні міркування („Ленін” підірвався на радянській міні!) обумовили мовчання радянських авторів з приводу цієї „чорної сторінки” вітчизняної морської історії.



Фото дайв-клубу „Тес Forge”.

Можливо, ми б і досі нічого не знали про цей пароплав, якщо б не публікація І.Муромова, яка привернула увагу севастопольських водолазів до незвичного об'єкта на дні якраз у зазначеному районі. У 90-х роках за допомогою підводного апарату „Риф” була проведена відеозйомка, яка зафіксувала 18-метрове піднесення над ґрунтом при інших „правильних” розмірах [7].

Пароплав, за даними київського дайв-клубу „Тес Forge”, лежить на майже рівному кілі на глибині 97 метрів. Техно-дайвери неодноразово занурювались на вгеск, провели фото і відео зйомку, відвідали місток та внутрішні приміщення, де збереглися людські останки. „Це – найстрашніше, найжахливіше місце, де мені доводилося бути, – прокоментував Євген Комко, – Я ніколи не гадав, що колись подібне побачу у житті. І усередині корабля збереглася та енергетика загибелі”.



Фото дайв-клубу „Тес Forge”.

У серпні 2009 року судно оглянули за допомогою телекерованого апарату „Софокл” та гідролокатора „Акінак” фахівці Департаменту підводної спадщини Інституту археології НАН України. Директор Департаменту С.О.Воронов із сумом констатував, що відбувається процес пограбування судна, зокрема, зник штурвал. Після збору належної інформації для паспортизації wreck-а у Кабінет міністрів України були подані документи з пропозицією щодо присвоєння цьому об’єкту статусу „Міжнародний морський меморіал”. Наскільки мені відомо, „Ленін” був визнаний братською могилою та взятий під охорону держави.

Таблиця 1 (складено за [8]).

Втрати Міністерства морського флоту
на Чорному та Азовському морях у 1941 році
(від початку війни до евакуації Одеси 16 жовтня)

Название судна, хар-ка, капитан, ведомство	Дата гибели	Место гибели	Причина гибели	Погибло, дальнейшая судьба
«КОЛА» груз. п/х, 2654 брт, ЧГМП.	18.07.41	Керченский прол., в р-не мысов Панагия-Железный Рог (По другим данным: 45°03' с.ш., 37°02' в.д.).	Следовал в балласте из Новороссийска в Феодосию. Подорвался на минном поле.	Погибло 3 чел., спаслось 30 чел.
«АДЖАРИЯ» груз.-пасс. т/х, 4727 брт, ЧГМП (ЧФ). Кап. Д.Ф.Каминский.	23.07.41	Одесский зал., в р- не Дофиновки, 46°34' с.ш., 30°56' в.д.	Прибыл в Одессу в составе конвоя и стоял на якоре в ожидании разгрузки. В результате нескольких атак самолетов противника получил повреждения, сгорел и опустился на грунт. Большую часть груза удалось снять.	Погибло 4 чел.
«ЛЕНИН» груз.-пасс. п/х, 2713 брт, ЧГМП. Кап. И.С.Борисенко (погиб 09.11.41).	27.07.41	р-н к югу от м. Сарыч, 44°20' с.ш., 33°44,5' в.д.	Вышел из Севастополя в составе конвоя, направляющегося в Новороссийск. По одним данным, подорвался на оборонительном минном заграждении, по другим данным, торпедирован румынской ПЛ «Дельфинум».	Погибло от 600 до 2600 чел.
«НОВОРОССИЙСК» груз.-пасс. п/х, 1351 брт, ЧГМП. Кап. А.Ф.Богто.	12.08.41	Одесский зал., в р- не Григорьевки, 46°35' с.ш., 31°00' в.д. (По другим данным — у Сычавки.)	Атакован авиацией противника на пути из Херсона в Одессу. Получил тяжелые повреждения от прямого попадания авиабомб. Выбросился на отмель.	Сведений о погибших нет
ЛЕДОКОЛ № 5 503 брт, ЧГМП. Кап. К.И.Стеценко (погиб).	12.08.41	на выходе из Днепровского лимана, 46°34,8' с.ш. 33°31,8' в.д.	Буксировал корпус подводной лодки из Николаева в Севастополь. Подорвался на донной mine.	Погибло 22 чел. (по другим данным — 10 чел.)
«ПОЛИНА ОСИПЕНКО» груз. т/х, 3925 брт, АГМП. Кап. А.А.Орлов.	13.08.41	Днепровский лиман, в р-не Очакова, 46°36' с.ш., 31°40' в.д.	Атакован авиацией, попали 2 авиабомбы., Капитан сумел вывести судно на бровку канала, где оно затонуло. С помощью рыбаков пассажиры и экипаж высадились на берег.	Погибло 9 чел. Поднят в 1968 г. и разрезан на металл

«БРЯНСК» груз. п/х, 2823 брт, ЧГМП. Кап. К.С.Гороненко.	21.08.41	сев.-вост. часть Черного моря, 46°32' с.ш., 30°52' в.д.	Шел в балласте из Одессы в Севастополь без охранения. Потоплен вражеской авиацией.	Сведений о погибших нет
«КАМЕНЕЦ- ПОДОЛЬСК» груз. п/х, 5117 брт, ЧГМП. Кап. В.Л.Роговой.	29.08.41	в 15 милях к югу от Керченского п-ова, 44°49' с.ш., 36°06' в.д.	Следовал в балласте из Керчи в Новороссийск. Потоплен двумя гитлеровскими самолетами-торпедоносцами. Во время боя катер охранения «СКА-033» сбил один самолет противника, а второй самолет зацепился за мачту и упал в море.	Сведений о погибших нет
«МОЛДАВИЯ» сан. ТР. ЧФ, бывший груз.-пасс. т/х, 1190 брт, ЧГМП.	14.09.41	у Тендровской косы, 46°20' с.ш., 31°32' в.д.	В результате авиационного налета получил тяжелые повреждения, выбросился на берег и сгорел.	Груз и пассажиры были сняты. Сведений о погибших нет. 16 марта 1946 г. поднят АСС ЧФ и в 1947 г. разрезан на металлолом
«СОВЕТСКАЯ БЕССАРАБИЯ» груз.-пасс. п/х, 250 т (гр.), ЧГМП. Кап. А.Калашников.	15.09.41	у Тендровской косы.	Погиб во время шторма.	Сведений о погибших нет
«ТАЙФУН» бук. п/х, ЧГМП. Кап. И.К.Омельянов	22.09.41	р-н Тендровской косы, 46°20' с.ш., 31°33' в.д.	Затонул в результате попадания авиабомбы.	Погибло 2 чел.
«ПУГАЧЕВ» недостроенное груз. судно, 2150 брт.	30.09.41	к югу от Керченского п-ова, 44°51' с.ш., 36°06' в.д.	На буксире у рефрижераторного судна «Кубань» шел из Керчи в Новороссийск с грузом зерна. Потоплен вражеской авиацией.	Экипаж был спасен
«СОЛОМБАЛА» лед., портовый буксир, 388 брт, АГМП.	08.10.41	порт Мариуполь.	Во время эвакуации Мариуполя на этом ледоколе покидало порт руководство АМП. Был поврежден вражеским артиллерийским снарядом. Ледокол затонул. В ноябре 1941 г. поднят противником и восстановлен. 30 января 1943 г, в районе порта Камыш-Бурун сел на мель и затонул.	Пассажиры спасались вплавь. От взрыва очередного снаряда погиб начальник АМП Н. А. Жуков. В 1950 г. поднят АСС ЧФ, в 1953 г. сдан на металлолом
«БОЛЬШЕВИК» груз. п/х, 1412 брт, ЧГМП. Кап. Э.И.Фрейма (умер от ран).	16.10.41	Каркинитский зал., 45°44',6 с.ш., 32°10',2 в.д.	При эвакуации последнего эшелона гарнизона Одессы п/х «Большевик» шел в балласте в конце конвоя. В течение 7 ч светлого времени подвергался многочисленным атакам авиации противника; погиб в результате попадания одной из трех торпед, выпущенных по нему самолетами во время последнего налета.	Погибло 16 чел. Экипаж (31 чел.) и 5 пассажиров спаслись на шлюпке. Через 1,5 ч их подобрали 2 торпедных катера, подошедшие на помощь

У вересні 1941 ситуація під Одесою значно ускладнилася – ворог підійшов на відстань гарматного пострілу. Командування флотом таємно готувало десантну операцію біля селища Григорівка. Задум полягав у тому, щоб ударом з моря на лівому фланзі гітлерівських військ покращити загальний стан. Через Григорівку і Чебанку морській піхоті належало прямувати назустріч військам Одеського оборонного району.

Головною ударною силою десанту був 3-й Морський полк, який на крейсерах „Красний Кавказ” і „Красний Крим”, есмінці „Бойкий” та інших кораблях ЧФ вирушив 21 вересня з Севастополя. Начальником висадки був призначений командир бригади крейсерів капітан I рангу С.Г.Горшков. Загальне керівництво операцією покладене на контр-адмірала Л.А.Владимирського, який на есмінці „Фрунзе” вийшов з Севастополя декількома годинами раніше. Есмінцем тимчасово командував В.М.Єрошенко.

На підході до Тендрівського маяка з „Фрунзе” помітили напівзатоплений канонерський човен „Красна Вірменія”. За півгодини його атакували фашистські бомбардувальники. В їх арсеналі був такий прийом: після знищення одного корабля повернутися знов, щоб атакувати тих, хто прийде на допомогу. Цього разу у подібну пастку попав есмінець „Фрунзе”. Вісім „Ю-87” пікірували на есмінець, але той встиг відійти і дати повний хід. Його зенітні гармати й кулемети відкривають вогонь, проте цієї зброї замало для ефективної протидії пікірувальникам. „Фрунзе” досить вдало різкими циркуляціями ухилявся від бомб, доки одна з них не вибухнула біля корми. Відразу ж змовкли зенітки – всі вони були на юті, їх стрілки загинули миттєво. Вийшло з ладу кермо. Вода почала заповнювати кормові відсіки. Поступово корма зникала під водою. Залишившись без керма, „Фрунзе” починає повільно повертати праворуч. Щоб триматися на курсі командир доводилося маневрувати машинами за допомогою телеграфу. Тим часом німецькі пілоти знов пішли в атаку.

„Фрунзе” отримав ще одне пряме влучення. Командирський місток перетворився на ізольований від іншого корабля острівець. Залишатися на ньому пораненому командирові не мало сенсу. Контр-адмірал Владимирський спустився до поста енергетики, де за допомогою інженер-механіка Зизака організував управління есмінцем. За його наказом з кубриків винесли всі койки, пробкові матраци, готуючись стрибати за борт. В останню мить корабель торкнувся піщаного ґрунту – сів на міліну. Команда покинула судно.

Того дня німці потопили також буксир „ОП-8”. Поранені з „Фрунзе” і „ОП-8” на торпедному катері були доправлені до Тендри, де діяв шпиталь Дунайської воєнної флотилії.

Загибель есмінця „Фрунзе” не зупинила десанту на Григорівку. Відчайдушним ударом бійці 3-го Морського полку відкинули ворога на східній ділянці оборони Одеси. Атаку десанту підтримали артилерійським вогнем крейсери і есмінці, панцерні потяги і берегові батареї. 22 вересня моряки об'єдналися з основними частинами Приморської армії, які перейшли у

зустрічний наступ. Фашисти втратили дві дивізії і важливі позиції, внаслідок чого вже не мали можливості обстрілювати порт і житлові квартали.



„Фрунзе” був обстежений водолазами АРС ЧФ у червні 1949 року. Есмінець лежав на ґрунті з креном 3° на правий борт на глибині 8-8,5 метрів. Була зруйнована обшивка півбака. Носова частина завдовжки 20 метрів була частково відірваною від основного корпусу і мала крен 63° на правий борт. В лівому борті на відстані 2 метрів від клюза і в 1 метрі від палуби була пробоїна розміром 2x0,65 метра, в лівому борту в півтора метрах від палуби пробоїна діаметром 0,4 метри. В 0,4 метри від цієї пробоїни по борту йшла вертикальна тріщина довжиною близько 2 метрів. На відстані 2 метрів від кормової надбудови у бік корми палуба і обидва борти зруйнована протягом 9 метрів. Були відсутні палубні механізми (окрім шпилів), обидва якорі й одна 102-мм гармата.

У 70-х роках есмінець був обстежений аквалангістами миколаївського пошукового клубу „Садко”, про що розповідають наведені далі статті А.В. і К.А.Корчагиних.

Зміна загального стану на радянсько-германському фронті, пов’язана з крахом блицкригу і зниженням темпів просування вермахту вглиб СРСР, обумовили стратегічну переорієнтацію Гітлера на Південь. Яскравим підтвердженням цього є наказ від 21 серпня групі армій „Центр” припинити наступ і виділити частину сил для удару на Україну. На початку вересня фашисти почали швидко просуватися вздовж чорноморського узбережжя, залишивши глибоко в тилу оточену Одесу. Вже тоді їх основною метою став Кримський півострів. Загроза втратити Севастополь робила оборону Одеси

недоцільною, тому наприкінці вересня було прийнято рішення евакуювати Приморську армію і одеський гарнізон до Криму.

Евакуація проводилася силами Чорноморського флоту і транспортних суден у повній таємниці з 1 по 16 жовтня. За цей час було вивезено 86 тисяч солдатів, 15 тисяч цивільних громадян, 1400 авто, 462 гармати, 14 танків, 25 тисяч тонн іншого вантажу. О 9 годині ранку 16 жовтня евакуація закінчилася, ставши взірцем військової операції такого типу. Ворог навіть не знав, що радянські війська залишили місто, і декілька годин продовжував артилерійський обстріл пустих позицій. Конвой був атакований фашистськими літаками лише на підступах до Севастополя. Транспорт „Більшовик” був потоплений, інші змогли дістатися цілі.

Тим часом німці швидко наближалися до Севастополя. Тому війська Приморської армії, перекинуті з під Одеси, а особливо досвідчена 25-та Чапаївська дивізія, були вкрай необхідні. Щоб зупинити ворога, їх кинули в бій прямо з кораблів. З 2 листопада почалися бої на зовнішньому рубежі оборони Севастополя. Війська Приморської армії, яка знаходилася під Сімферополем, почали відходити до Ялти. 9 листопада авангард 11-ї німецької армії перерізав шлях з Ялти на Севастополь. Місто було оточене, але до цього в нього встигли потрапити 4 дивізії Приморської армії і 3 дивізії 51-ї армії.

Внаслідок цих подій фашисти мали можливість перевести свої військові літаки на кримські аеродроми. Це відразу ж відчули майже всі чорноморці: почалися масовані авіанальоти на Євпаторію, Керч, Ялту, Севастополь (див. Табл. 2). На „червоний день” 7 листопада прийшла найбільша за кількістю жертв за всі роки війни на Чорному морі катастрофа радянського судна. Йдеться про санітарний транспорт „Вірменія”.

Цей плавучий шпиталь був переобладнаний з побудованого у 1928 році пасажиро-вантажного теплохода місткістю 4727 брт. 6 листопада 1941 року „Вірменія”, яка стояла у бухті Севастополя, прийняла на борт евакуйованих і поранених з-під Сімферополя. У супроводі двох сторожових катерів вона вийшла з Севастополя і взяла курс на Туапсе. Там, на кавказькому узбережжі командир „Вірменії” В.Я.Плаушевський повинен був розвантажитися, щоб повернутися в Севастополь. Увечері того ж дня санітарний транспорт зробив зупинку у Ялті, де на борт піднялася ще одна група евакуйованих жителів Сімферополя. Загальна кількість пасажирів складала приблизно 5 – 5,5 тисяч осіб.

Поки „Вірменія” знаходилася в Ялті, Плаушевський отримав наказ командувача Чорноморського флоту віце-адмірала П.С.Октябрського, який, у зв'язку з відсутністю авіаційного прикриття, забороняв вихід судна з порту до 19.00, тобто до темряви. Зараз важко оцінювати мотиви рішення командира „Вірменії”, але наступного дня о 8-00 транспорт покинув порт Ялти.

Через три години він знаходився на траверзі Гурзуфа. Здавалося, ніщо не зупинить теплохід, і поранені будуть доставлені в Туапсе. Ці сподівання розвіяв торпедоносець „Хенкель-111”. Об 11.25 він атакував транспорт. Із двох випущених торпед одна влучила у носову частину транспорту.

З високого берега було добре видно, як вибухнула торпеда. За свідченням очевидців, „Вірменія” затонула через чотири хвилини після вибуху. Врятувалося небагато: за одними відомостями – 8, за іншими - 82 особи. Таким чином, загинуло понад 5000 чоловік, у тому числі весь особовий склад чотирьох морських севастопольських і ялтинських шпиталів [10].

Звісно, про страшну подію в річницю Жовтневої революції намагалися не повідомляти через офіційні засоби масової інформації. Причини ті ж, що й у випадку з пароплавом „Ленін”, тобто суто ідеологічного характеру. Див. детальніше статтю С.О.Воронова „Транспорт «Армения»: невідома трагедія”.

Таблиця 2.

**Втрати Міністерства морського флоту
на Чорному та Азовському морях у 1941 році
(від евакуації Одеси до кінця першого штурму Севастополя 24 листопада)**

Название судна, хар-ка, капитан, ведомство	Дата гибели	Место гибели	Причина гибели	Погибло, дальнейшая судьба
«ЛЕНИНГРАД» груз. п/х, 1783 брт, ЧГМП. Кап. Ф.Г.Пархоменко.	17.10.41	на Евпаторийском рейде.	От близкого разрыва 10 бомб, сброшенных фашистскими самолетами, затонул на мелком месте; вскоре был поднят и отбуксирован в Севастополь, а оттуда в Туапсе, где был восстановлен.	Сведений о погибших нет.
«ДЕЛЕГАТ», ТЩ ЧФ, Т-507 бывш. груз. т/х АГМП, 979 брт. Кап. В.Н.Ушаков.	27.10.41 по другим данным - 13.09.41	порт Керчь	Погиб во время массированного налета военно-воздушных сил противника на порт Керчь.	Количество погибших не установлено. Поднят 27.12.48 и сдан на метал-м.
«ВОЛОДАРСКИЙ» бук. п/х, 100 брт, АГМП.	27.10.41	порт Керчь	Погиб в результате налета фашистской авиации.	Сведений о погибших нет.
«УРАЛЛЕС» груз. п/х, 1975 брт, ЧГМП. Кап. И.Ф.Короткий.	29.10.41	рейд Евпатории, 45°10' с.ш., 33°24' в.д.	Участвовал в эвакуации Евпатории; погиб во время бомбардировки авиацией противника рейда Евпатории.	Количество погибших не установлено.
«РОТ-ФРОНТ» груз. т/х, 980 брт, ЧГМП. Кап. В.К.Субботин (погиб 30.12.44).	04.11.41	при выходе из Керченского прол., в р-не м. Такиль.	Следовал из Керчи, затонул в результате атаки вражеских самолетов.	Погибло 13 чел. 18 ноября 1953 г. поднят по частям АСС ЧФ и сдан «Рудметаллторгу»
«РАБОТНИК» ТЩ ЧФ, Т-504 бывш. груз. т/х, 967 брт. АГМП.	05.11.41	в р-не м. Сарыч — м. Айтодор.	Потоплен бомбардировщиками противника на переходе из Балаклавы в Туапсе.	Сведений о погибших нет.
«АРМЕНИЯ» груз.-пасс. т/х, 4727 брт, ЧГМП (ЧФ). Кап. В.Я.Плаушевский (погиб).	07.11.41	к югу от Ялты, 44°17' с.ш., 34° 10' в.д.	Шел из Ялты в Туапсе с ранеными и грузами; потоплен вражеской авиацией.	Погибло более 5000. Спаслось 8 чел. (по другим сведениям 82 чел.)
«ДЕСНА» груз. п/х. Кап. Д.С.Сариев.	09.11.41	Новороссийская бухта, 44°43' с.ш., 37°49' в.д.	При выходе из порта подорвался на донной mine и затонул.	Сведений о погибших нет.

«ГОРНЯК» груз. п/х, 968 брт, АГМП. Кап. И.М.Павленко.	15.11.41	Керченский прол., у косы Тузла.	Следовал из Новороссийска в Керчь. В результате атак бомбардировщиков был сильно поврежден и выбросился на мель.	Сведений о погибших нет. В последующем подвергался неоднократным обстрелам береговой артиллерии противника. Поднят АСС ЧФ в 1944 г.
«СТЕПАН МАКАРОВ» лед., 2156 брт, АГМП (ЧФ). Кап. Д.Т.Чертков (погиб).	после 17.11.41 по другим данным - 26.09.41	Место гибели не установлено.	Вышел из Новороссийска (по другим данным — из Туапсе) в Севастополь и вскоре пропал без вести.	Погибло 62 чел. (по другим данным — 120 чел.).
«МАЙКОП» груз. п/х, 398 брт, АГМП.	19.11.41	у Таманского п-ова, 45°06' с.ш., 36°50' в.д.	Потоплен авиацией противника на переходе из Тамани в Новороссийск.	Сведений о погибших нет.

11 листопада німці з румунами почали перший штурм Севастополя. Штурму передували артилерійська та авіаційна підготовки. Наслідком останньої стала загибель „Червоної України”. Це був єдиний крейсер, який втратив радянський ВМФ за всю війну. Він мав недовгу, але досить яскраву історію.

Всього через декілька годин після першого фашистського нальоту 22 червня крейсер вийшов ставити міни поблизу Севастополя у парі з крейсером „Красний Кавказ”. Наприкінці серпня „Червона Україна” вогнем своїх гармат підтримувала війська, що обороняли Одесу. Після оточення Севастополя основні сили флоту покинули бухту. Лінкор „Паризька Комуна”, крейсери „Профінтерн”, „Красний Кавказ”, „Красний Крим”, „Червона Україна” базувалися на кавказькі порти. Але необхідність в артилерійській та протиповітряній підтримці Севастополя була настільки значною, що крейсери, а пізніше, наприкінці грудня 1941 року – і лінкор періодично заходили до міста, включаючись своїми силами до оборони. „Червона Україна” крім того постійно курсувала між Кавказом та Кримом, постачаючи до Севастополя різноманітні військові вантажі та поповнення. Командиром корабля був капітан II рангу М.Заруба. Під його командуванням екіпажу вдалося відбити понад 100 повітряних атак фашистів без особливих пошкоджень – за крейсером закріпилася репутація невразливого.

Але фашисти, звісно, не бажали миритися з таким положенням. Вони постійно нарощували повітряні сили, навіть перекинули, як зазначалося раніше, з Середземноморського театру бойових дій ескадрилью пікірувальників з досвідченими пілотами. 12 листопада масований наліт німців досяг мети.

Того дня „Червона Україна” знаходилася у Південній бухті разом з „Красним Кримом” та вела артилерійській вогонь по позиціям ворога. Потім „Красний Крим” змінив позицію, а згодом почалася атака пікірувальників.

Нерухомих крейсер опинився у досить невігідному стані. Матроси відбивалися вогнем зеніток, кулеметів і навіть гвинтівок. Перманентні фашистські атаки продовжувалися протягом декількох годин.

Директор Севастопольського Морзаводу М.Сургучов, який піднявся з бомбосховища ще до кінця повітряної тривоги, став свідком трагічної події. “Все це відбувалося десь за двісті метрів від того місця, де я стояв, – згадував він. - Нас розділяла Південна бухта... Бомби рвалися з усіх боків, вода навколо бурувала. Задиміли димові шашки, мабуть, у них влучили осколки. Потім зметнувся вже не стовп води, а стовп вогню і диму - бомби потрапили в район носової труби. Червонофлотців, що знаходилися там, вибуховою хвилею підкинуло вгору і відкинуло на декілька десятків метрів. А бомби все рвалися і рвалися. “Юнкерси” продовжували насідати. Після одного з вибухів носова частина “Червоної України” помітно осіла у воду, але корабель продовжував вести бій і держався на плаву”.

Три літаки вдалося збити зенітникам крейсера, ще два збив „Красний Крим”. Атаки літаків тривали до самої ночі. Внаслідок близьких вибухів в обох бортах корпусу нижче рівня води з’явилися дві величезних пробоїни. Через них проникло чотири тисячі тонн води. Команда крейсера робила все, щоб врятувати корабель, але вода прибувала. Крейсер почав кренитися на лівий борт. Коли крен досяг небезпечної сорокаградусної позначки, командир наказав екіпажу покинути крейсер. О 4 годині ранку, коли останній баркас відчалив від борта, корабель, перевернувшись, пішов під воду. Кормовий прапор так і залишився піднятим.

Вже того ж дня Севастопольська група ЕПРОПу, яку в 1941 році очолював С.Я.Шах, отримала завдання обстежити корпус „Червоної України”. Крейсер лежав на глибині 13-16 метрів з креном на лівий борт у 60 градусів. Звісно, про його негайний підйом не могло бути й мови, але артвідділ тилу флоту разом з комендорами корабля наполягали на рятуванні корабельних гармат і боєприпасів. Під керівництвом водолазного спеціаліста Літвінова водолази ЕПРОПу і моряки крейсера, серед яких особливо слід відзначити Романовського, Завалаяєва, Коваленка, Лебеда, Антонова, Шевчука, Наумця, Моляра, під безперервними авіаційними нальотами фашистів виконали це завдання. З піднятих з дна Південної бухти гармат, сформували чотири берегових батареї. Артилеристами на них були моряки загиблого крейсера. Вони до останнього дня оборони Севастополя відважно били ворога на сухопутному фронті. Про це сьогодні нагадує меморіальна дошка, встановлена на Графській пристані.

„Червона Україна”, як зазначалося, була єдиним крейсером, який вдалося потопити фашистам. Під час окупації крейсер знаходився на тому самому місці, де затонув, глибоко занурившись у придонний шар мулу. Лише після війни – у січні 1946 року стало можливим почати підводні роботи на кораблі.

Підйомна операція була досить складною і тривала 26 місяців. На першому етапі планувалося повернути корпус на рівний киль, на другому – підняти крейсер на поверхню. При цьому важливо було не доламати корпус по розламу,

що намітився на місцях влучень авіабомб. Під час роботи було вимито понад десять тисяч кубометрів мулу, внаслідок чого під обома бортами „Червоної України” утворилися два котловани. Для заведення рушників водолази вирили 24 тунелі. Поворот корабля здійснювали за допомогою 18 понтонів, а остаточний його підйом потребував їх у два рази більше. Їх кріпили у два яруси, один над одним. При довжині крейсера 167 метрів та водотоннажності 8400 тонн загальна підйомна маса складала 5700 тонн.

Після того, як корабель був піднятий, досить швидко з’ясувалося, що крейсер знаходиться у такому жахливому стані, що про відбудову його не слід було й мріяти. Деякий час він знаходився на відстої, а потім з нього зробили мішень для бомбометання морської авіації та випробувань нових протикорабельних ракет. Розпад Союзу РСР крейсер зустрів у затопленому стані на північ від Бакальської коси. 09.09.09 його остов був проданий з аукціону невідомому покупцю за 60 000 грн., що є еквівалентом 7 тис. доларів США. Пізніше прийшло повідомлення про те, що новий власник розпочав різати легендарний крейсер на метал...

Закінчився 1941 рік на Чорному морі радянськими десантами у Керчі та Феодосії. Після контрнаступу радянських військ під Ростовом-на-Дону та Москвою було прийнято рішення деблокувати Севастополь та витіснити фашистів з Криму. „У радянській військово-історичній літературі значення Керченсько-Феодосійської операції свідомо применшувалось. Її головною метою вважалися ослаблення німецького тиску на Севастополь і захоплення Керченського півострова. Насправді планом операції передбачався морський десант в Алушті, марш-кидок військ з акманайської позиції на Керченському півострові до Перекопу і т.д., тобто планувалось взагалі вибити німців з Криму. І, на нашу думку, така можливість була. Інше питання, що пізніше наші історики стали заднім числом підгонять первинні плани під результати операції” [11].

З 26 грудня понад 100 малих суден Азовської флотилії в умовах сильного вітру і штормової погоди почали висадку десанту на мисах Зюк, Хроні та Тархан. Плавзасоби Керченської військово-морської бази висадили війська в районі Камиш-Буруна й Ельтигену. Під час авіаційного нальоту були пошкоджені пароплав „Пенай” і транспорт „Красний флот”; шаланда „Фанагорія” потоплена (загинуло 100 осіб). Штормом викинуло на берег катер-тральщик „Акула” і КАТЩ-587. Внаслідок загибелі від авіабомб землесосу „Ворошилов” із 450 десантниками на борту від висадки на мису Тархан довелося відмовитись.

27 грудня другий ешелон суден безрезультатно намагався висадити підмогу – зашкодила штормова погода і німецькі літаки. При поверненні у Темрюк останні потопили баржу № 59 (загинуло майже 400 осіб). Пошкоджений пароплав „Пенай” затонув біля мису Ахіллеон, загинуло 110 десантників (див. про це статтю Олександра Йолкіна).

В ніч на 29 грудня корабельний загін у складі крейсерів „Красний Крим”, „Красний Кавказ”, есмінців „Шаумян”, „Незаможник”, „Железняков”, 10 сторожових катерів, 2 тральщиків увірвались у Феодосійський порт і висадили там 5,4 тис. морських піхотинців. Оволодіння Керчю та Феодосією створило сприятливі умови для досягнення успіху. Проте, як зазначає Мирослав Морозов, виконання масштабних завдань операції знаходилося у прямій залежності від швидкості накопичення військ на Керченському півострові, яке забезпечувалось виключно по морю. Справа в тому, що Кримський фронт не мав власної транспортної авіації, а льодова переправа через Керченську протоку стала діяти лише з кінця січня 1942 року. Ось тут і виявилася головна помилка Генштабу, який планував кількість військ у десант, виходячи із завдань операції та чисельності німецької 11 армії, не враховуючи досить скромні реальні можливості Чорноморського флоту до десантних і транспортних перевезень. „Протягом 1941 року, – продовжує М.Морозов, – пароплавання чорноморського басейну втратили 23 транспорти і танкери тоннажем понад 500 брт кожний. Ще 26 суден отримали пошкодження різної тяжкості. Досить характерним є те, що 17 потоплених і 16 пошкоджених транспортів і танкерів стали жертвами пілотів люфтвафе... На початок 1942 року у розпорядженні Чорноморського флоту залишалось біля 60 транспортних суден даної категорії...” [12, с.258].

Фашисти зосередили свої повітряні удари по судам у місцях висадки військ, насамперед, по порту Феодосія. Внаслідок застосування німецькою авіацією такої тактики 31 грудня у Феодосії загинули транспорти „Красногвардієць” (2719 брт), 1 січня – „Ташкент” (5552 брт), 4 січня - „Зирянін” (2593 брт), 5 січня - „Ногін” (2109 брт). Крейсер „Красний Кавказ”, транспорти „Димитрів”, „Калінін”, „Серов”, „Жан Жорес” отримали пошкодження і не мали можливості брати участь у подальших операціях.

Всі ці корабельні втрати негативно вплинули на загальний хід подій на Керченському півострові, однак, відбулось це вже у 1942 році. Жорстокі бої на суші та на перетворили Керченську протоку на справжнє кладовище кораблів. Більшу частку з них підняли одразу після закінчення війни, але і досі цей район знаходиться в епіцентрі підводного пошуку.

Таблиця 3.

Втрати Міністерства морського флоту
на Чорному та Азовському морях у 1941 році
(від закінчення першого штурму Севастополя до кінця року)

Название судна, хар-ка, капитан	Дата гибели	Место гибели	Причина гибели	Погибло, дальнейш. судьба
«ИНГУЛ» груз. п/х, 2324 брт, ЧГМП. Кап. В.К.Субботин.	28.11.41	рейд Поти, 42°09' с.ш., 42°39' в.д	Во время шторма выбросило на мол. Пароход перевернулся и затонул.	Погибло 4 чел. В 1959 г. поднят по частям и сдан на металлолом.

«АПШЕРОН» тн, 3781 брт, Совтанкер (ЧФ). Кап. Н.М.Филиппов.	11.12.41	р-н Севастополя.	Следовал с грузом горючего в Севастополь. Подорвался на оборонительном минном заграждении.	Сведений о погибших нет.
«ВАРЛААМ АВАНЕСОВ» тн, 6557 брт, Совтанкер, (ЧФ), кап. Б.П.Осташевский.	19.12.41	Эгейское море, у м. Баба-Кале.	Следовал из Черного моря на Дальний Восток. Вскоре после выхода из прол. Дарданеллы был потоплен итальянской подводной лодкой (по другим данным — немецкой ПЛ У-652).	Погиб 1 чел. Экипаж добрался на шлюпке до турецкого берега. 23 дек. прибыл в Стамбул, оттуда — на Родину.
«ФАНАГОРИЯ» бук., 295 т, АГМП.	26.12.41	Азовское море, у сев. побережья Керченского п-ова, 45°30' с.ш., 36°42,'6 в.д.	Участвовал в Керченско-Феодосийской десантной операции в составе 2-го отряда кораблей. Потоплен авиацией противника во время высадки десанта.	Погибло 100 чел.
«ВОРОШИЛОВ» землесос, АГМП.	26.12.41	Азовское море, у сев. побережья Керченского п-ова, в р-не м. Тархан — м. Хрони.	Участвовал в высадке десанта 51-й армии в районе Керчи. Потоплен гитлеровской авиацией.	Погибло 450 чел., спасено 200 чел.
«ПЕНАЙ» груз.-пасс. п/х, 548 брт, ЧГМП. Кап. Г.П.Бютнер.	27.12.41	Азовское море, у м. Ахиллеон.	Во время Керченско-Феодосийской десантной операции был сильно поврежден авиацией при высадке десанта у м. Хрони. Капитану удалось довести охваченное пожаром судно до Таманского берега и посадить его на отмель.	Погибло 110 десантников и 3 члена экипажа.
«ЕЙСК» груз.-пасс. п/х, 267 брт, (225 пасс.), АГМП. Кап. Ф.А.Варченко. В этом походе судном командовал старпом К.А.Куревин.	29.12.41	Азовское море, у м. Хрони.	Участвовал в высадке десанта 51-й армии в районе м. Хрони. Погиб от попадания артиллерийских снарядов и мин.	Погибло 7 членов экипажа и несколько десантников.
«КРАСНОГВАРДЕЕЦ» груз. п/х, 2719 брт, ЧГМП. Кап. Д.В.Кнаб.	31.12.41	порт Феодосия	Входил в состав 2-го отряда транспортов, сформированного для высадки основных сил 44-й армии. После высадки десанта в порту Феодосия затонул у причала в результате попадания двух авиабомб.	Экипаж без потерь покинул судно. 15 марта 1945 г. поднят АСС ЧФ и поставлен на прикол.

Підводячи підсумки, необхідно зазначити вкрай незадовільний стан описаних підводних об'єктів. Попри те, що більша частина з них є братськими могилами або місцями героїчних боїв, з боку держави практично не вживаються відповідні охоронні дії. У статті „Проблеми підводної спадщини України” С.О.Воронов наводить перелік прикладів пограбування та свідомого знищення затонулих суден. Так, зокрема, у 2002 році був розрізаний на метал

приватною фірмою есмінець „Фрунзе”. Про крейсер „Червона Україна” та його продаж невідомій особі ми вже писали вище. Не дивлячись на величезну глибину грабують каюти пароплаву „Ленін”. „У 2001 році, в рік підписання від імені України Міжнародної конвенції про охорону підводної культурної спадщини ЮНЕСКО в Миколаївському порту було розрізано на металобрухт легендарну „щуку”, ордена Червоного Прапора підводний човен „Щ-209”. Це був останній підводний човен епохи Другої світової війни, який безпосередньо брав участь в бойових діях” [13, с.193].

І цей перелік, виходячи за межі радянських втрат 1941 року, можна продовжувати: у порту Феодосії щорічно дайвери розкрадають вантаж транспорту „Жан Жорес” (1942). На траверзі Алупки розірвано на сувеніри залишки єдиного в Україні бомбардувальника „Douglas Boston” – „А-20” (1943). З борту німецького транспорту „Santa-Fe” (1943) піднято три штурмові гармати „Stu G 40 Ausf G” і автоматичну гармату „Fleek-30”: одну з них було продано у Велику Британію, другу реквізовано польськими митниками під час спроби продажу за кордон, третю продали приватному підприємству в Україні. У 2006 році під час непрофесійного підйому було зруйновано гідролітак „Do-24-T-1” (1944). У Каламітській затоці дайвери грабують вантаж болгарського транспорту „Варна” (1943) і німецького транспорту „Wolga-Don” (1943). Відомо, що з „Wolga-Don” у 2002 році було піднято і реалізовано німецький мотоцикл на гусеничному ході, у 2009 – обидва станових якоря. Активно шукається бронетехніка в районі Корсунь-Шевченківського „котла”, у Чернігівській та Хмельницькій областях. У 2008 році був проданий за кордон німецький танк „Т-V” („Пантера”). І це лише відомі, поодинокі випадки, зафіксовані правоохоронними органами [13, с.194].

При таких темпах розграбування, робить висновок С.О.Воронов, вже через 2-3 роки у Україні існує реальний шанс позбавитись всіх об’єктів Другої світової війни, що знаходяться у її водоймищах. Ось чому поряд із пошуком і фіксацією підводних об’єктів перед гідроархеологами постає завдання збереження і охорони історичної спадщини для нащадків.

Література:

1. Исаков И.С. Военно-морской флот СССР в Отечественной войне / И. С. Исаков. - М.-Л. : Военно-Морское Издательство НКВМФ СОЮЗА ССР, 1944 // [Электронный ресурс]. Адрес доступа: militera.lib.ru/h/isakov/index.html
2. Руге Ф. Война на море. 1939-1945. - М. : АСТ, СПб. : Полигон, 2000. – 400 с.
3. Платонов А.В. Гибель лидера «Москва» // Цитадель. Альманах. Выпуск 1. – 1995.
4. [Электронный ресурс]. Адрес доступа: <http://tacticaldiving.ru/2011/06/29/rumyniya/>
5. Черноморский флот России : Исторический очерк. Под ред. адм. Комоедова В.П. – Симферополь : Таврида, 2002. – 464 с.
6. Муромов И. Сто великих кораблекрушений. – М. : Вече, 2003. – 608 с.

7. [Электронный ресурс]. Адрес доступа: <http://www.darkgrot.ru/cult/momento-mori/korablekrusheniya/article/2578/>
8. Суда Министерства Морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. – М. : ГПИНИИМТ «Союзморниипроект», 1989.
9. Ерошенко В. Н. Лидер «Ташкент» / В. Н. Ерошенко. - М. : «Воениздат», 1966. // [Электронный ресурс]. Адрес доступа: militera.lib.ru/memo/russian/eroshenko/index.html
10. [Электронный ресурс]. Адрес доступа: <http://club.accent.e-gloryon.com/index.html?page=2587689055>
11. Широкоград А.Б. Битва за Черное море / А. Б. Широкоград. – М : АСТ : Транзиткнига, 2005. - 554 с.
12. Морозов М. Воздушная битва за Севастополь. 1941-1942 / Мирослав Морозов. – М. : Яуза, Эксмо, 2007. – 432 с.
13. Воронов С.О. Проблеми підводної спадщини України / С. О. Воронов // Черноморские румбы. Международный морской журнал. – 2010. – Вип. 9. – С. 189-197.

Додонов Р.А. Wreck-и сорок первого года.

Статья посвящена корабельным потерям начального периода войны на Черном море. Анализируются события, версии гибели, история поиска и исследований лидера «Москва», парохода «Ленин», эсминца «Фрунзе», транспорта «Армения», крейсера «Червона Украина», судов, которые принимали участие в Керченско-Феодосийской операции.

Ключевые слова: Черное море, Великая Отечественная война, лидер эсминцев «Москва», пароход «Ленин», эсминец «Фрунзе», транспорт «Армения», крейсер «Червона Украина».

Dodonov R.A. Wrecks of forty first year.

The article is devoted to the ship losses of initial period of Great Patriotic war on the Black sea. It analyzes the events, versions of death, history of search and researches of the leader „Moscow”, steamship „Lenin”, destroyer „Frunze”, transport „Armenia”, cruiser „Chervona Ukraine”, ships that took part in the Cerch-Feodosiya operation.

Keywords: Black sea, Great Patriotic war, leader of destroyers „Moscow”, steamship „Lenin”, destroyer „Frunze”, transport „Armenia”, cruiser „Chervona Ukraine”.