

**КЛУБ ПОДВОДНОГО ПОИСКА «ВОСТОК»:
ТРИДЦАТЬ ЛЕТ ИСТОРИИ - ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ**

Ю.В. Ведерников

**Владивосток
2018**



КЛУБ ПОДВОДНОГО ПОИСКА «ВОСТОК»: ТРИДЦАТЬ ЛЕТ ИСТОРИИ - ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

Ю.В. Ведерников

**Владивосток
2018**

УДК 94
ББК 63.3(2...)
В 26

В26 Ведерников, Юрий Владимирович

Клуб подводного поиска «Восток»: тридцать лет Истории – взгляд в Будущее / Ю.В. Ведерников. – Владивосток, 2018. – 46 с.

В книге представлены материалы, отражающие историю общественного объединения – Клуба подводного поиска «Восток» в последней четверти XX – начале XXI веков. Книга представляет интерес для лиц, увлеченных подводным поиском, изучающих историю Приморского края, может быть полезна в деле патриотического воспитания молодежи.

© Ведерников Ю.В., 2018 г.

Оглавление

| | |
|--|----|
| От Составителя..... | 5 |
| Клуб подводного поиска «Восток»: история и современность..... | 7 |
| Общественные подводные исследования: декларация Клуба подводного поиска «Восток».... | 21 |
| Будущим поколениям подводных исследователей..... | 26 |
| Приложения..... | 43 |

*Участникам подводного поиска,
бывшим до нас, живущим среди нас и будущим после нас,
ПОСВЯЩАЕМ*

От Составителя

Подводный поиск – это деятельность самоорганизованных лиц, объединенных общностью интересов, направленная на систематическое изучение подводного пространства в самых различных формах его проявления – в объектах флоры и фауны, культурного наследия цивилизаций прошлого, экологии моря, в иных объектах и процессах в морской среде. Основанный на бескорыстии, подводный поиск является естественным атрибутом творческой деятельности человека. Предлагаемые вашему вниманию материалы являются попыткой обобщить и сохранить информацию о Клубе подводного поиска «Восток», за тридцать лет его деятельности.

Выбранный нами формат подачи информации не случаен, поскольку большинство наших товарищей не оставили после себя, за редкими исключениями, каких-либо дневниковых и иных записей или исторических отчетов. Попытка сформировать массив авторских (мемуарных) воспоминаний оказалась неудачной, ведь писательское ремесло дано не всем. Но поставленная задача требует решения, и поэтому доступной формой изложения оказался фотоальбом, составленный с нашими комментариями, как участника или современника этих событий. Это предопределяет как субъективность, так и достаточную ограниченность изложения. Мы привели только те материалы, которые нам были доступны, описывая события с собственной точки зрения, которая, несомненно, не может быть единственно - верной. Просьба – не судите строго.

Приведенная во второй части книги информация содержит взгляды на принципы и механизм дальнейшего развития общественных подводных исследований и дает представление о масштабах таких работ в примерах кораблекрушений, как в акватории Приморского края, так и в пространстве морей Дальнего Востока России в целом. Положения концепции общественных подводных исследований - это не столько взгляд Составителя, сколько мнение участников подводных исследований былого и современности, сформированное в процессе длительного обсуждения и обобщенное нами. Материалы о кораблекрушениях просто подчеркивают тот масштаб работ, которые мы оставляем на откуп будущим поколениям подводных исследователей.

Очевидно, что за скобками, остались работы многих и многих лиц, нам, к сожалению, не ведомые. И поэтому мы будем рады, если данная работа будет продолжена другими людьми, что, безусловно, расширит знания потомков о деятельности их предков и главное – сохранит преемственность поколений, как главный фактор успеха подводного поиска.

Ю.В. Ведерников,
член Клуба подводного поиска «Восток», член Русского Географического общества
научный сотрудник «Музея истории подводных сил России им. А.И. Маринеско»
Владивосток, 2018 г.

Клуб подводного поиска «Восток»: история и современность

Представляется сложным назвать имена первых приморцев, погрузившихся в глубины Японского моря с аквалангом. История не оставила нам этих имен и можно только предполагать, что подводно-поисковое движение в Приморском крае, равно как и в СССР, зародилась одновременно с развитием подводных видов спорта и поступлением в широкие массы первых аквалангов. Известно, что первый чемпионат СССР по подводному спорту прошел в 1958 году, первый выпуск сборника «Спортсмен – подводник»¹ состоялся в 1962 году. Это позволяет нам предположить сроки начала подводно-поискового движения как конец 1950-х - начало 1960 годов.

Зарождение подводного поиска в Приморском крае тесно связано с именами первооснователей - Павла Антоновича Курилова и Генриха Петровича Костина, начавших свой путь в подводный мир с занятия подводным спортом.

Как позволяют судить сохранившиеся публикации, первым историческим объектом подводного поиска стала парусно-паровая шхуна «Восток»². Архивные исследования Павла Антоновича позволили определить район поиска, сформировали представление об этом корабле. Первые экспедиции к месту гибели шхуны «Восток» были сделаны в середине – второй половине 1960-х годов. Достоверно известны имена только двух участников первых экспедиций – это Г.П. Костин и П.А. Курилов. В первой половине 1970-х гг. в обследовании места гибели шхуны принимали участие Н.?. Иванова и Е.? Бочарова (данные из фотоархива Г.П. Костина).

Публикации П.А. Курилова о гибели шхуны сделала на многие десятилетия остров Стенина «школьной партией» для подводников – поисковиков Приморья. Все исследователи, пришедшие в подводный поиск в 1970-1980 гг., начинали свой путь с этой каменной отмели острова в зал. Петра Великого.

¹ Тематический сборник, издаваемый ДОССАФ и ориентированный на всех лиц, так или иначе связанных с подводным спортом и погружениями под воду. Архив публикаций представлен в свободном доступе по адресу - http://www.scubadiving.ru/biblioteka/Knigi/sportsmen_podvodnik.htm

² Парусно-паровая шхуна «Восток» приобретена в 1853 году в Великобритании, для сопровождения фрегата «Паллада» в плавании на Дальний Восток. Имела железный корпус, паровую установку и винтовой движитель. В последние годы службы входила в состав Отдельной съемки Восточного океана, занимаясь гидрографическими исследованиями. Погибла в 1883 году, сев на камни о-ва Редклиф (ныне – о. Стенина). Сведения о гибели шхуны были опубликованы П.А. Куриловым в книге «Спускаясь в подводный мир».

Существенный научный задел, связанный со средневековой историей Приморского края, создал Эрнест Владимирович Шавкунов, научный сотрудник Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока, исследовавший прибрежную черту и архипелажные острова Приморья³.

Трудами этих людей и их товарищей были заложены основы подводного поиска и проведены первые подводно-поисковые экспедиции в Приморском крае.

Подводно-поисковое движение не оказалось чуждым и последующим поколениям. Рассмотрим историю отдельных секций подводного поиска, объединение которых в 1988 году создало «Клуб подводного поиска «Восток»».

Так, создание секции подводного поиска Владивостокского городского спортивно-технического клуба (ГСТК) ДОСААФ началось в 1979 году, с легкой руки А.В. Флорианского, пригласившего на работу В.М. Волошина. Материальная база для исследований отсутствовала, что не смутило желающих заняться подводным поиском, сразу же приступивших к созданию таковой.

Корпус будущего судна нашли в гарнизоне на острове Русский. Ранее, корабельный баркас типа «Бекас» был выброшен на камни, имел несколько пробоин в пластиковом корпусе. Двигатель и судовое оборудование были сняты. Катер был списан и командование воинской части Тихоокеанского флота (ТОФ) передало его «останки» на баланс ДОСААФ.

Описать все проблемы восстановления «Бекаса» сложно. Современное поколение, привыкшее просто покупать необходимую технику, их просто не поймет. Достаточно сказать, что технологии ремонта пластикового корпуса в Союзе не имели массового распространения, двигатель и средства навигации приходилось получать в «плановом порядке» или «за огненную воду», возможность привлечь на работу нужных специалистов была ограничена жесткими сметой и штатным расписанием ДОСААФ. Большая помощь в воссоздании судна была оказана Игорем и Борисом Панайоти, свой безвозмездный вклад в восстановление судна внесли все работники и учащиеся Владивостокского ГСТК ДОСААФ. В итоге, катер был восстановлен, поставлен на учет в ГИМС под номером «РПВ-0220» и был торжественно спущен на воду в начале 1980-х гг.

³ К сожалению, из-за сложных советско-китайских отношений в те годы, средневековая история Приморья не получила должного развития, равно как и подводно-археологические исследования в этой области. Однако считаем, что Э.В. Шавкуновым в своих исследованиях, проведенных при помощи Г.П. Костина, и печатных публикациях, были заложены основы этого дела. Остается только сожалеть, что подводно-археологические исследования в Приморском крае не получили развития и в современности. В свое время нам довелось общаться с Эрнестом Владимировичем, но «младость лет» не позволила оценить масштаб и перспективы его работы.

Вторую проблему, сопутствующую подводному поиску – информационную, первоначально решали посредством обзора навигационных карт, выписывая координаты затонувших судов. Знакомство с П.А. Куриловым позволило получить информацию о гибели шхуны «Восток», что сделало акватории о-ва Стенина постоянным местом первых экспедиций. Радикально информационная проблема стала решаться с приходом в феврале 1986 года Ю.В. Ведерникова, когда студента ДВПИ. Благодаря его работе мы получили архивные данные о гибели миноносца № 208 и парохода «Князь Горчаков», были составлены первые базы данных о кораблях и судах, затонувших на Дальнем Востоке.

Первая масштабная подводно-поисковая экспедиция была проведена секцией Владивостокского ГСТК ДОСААФ в сентябре – августе 1987 года, на месте гибели шхуны «Восток». Хлопотами научного консультанта секции А.И. Груздева, поддержку в проведении экспедиции оказала Гидрографическая служба ТОФ. Изучая место крушения в течении месяца, были обнаружены и подняты исторические артефакты, переданные, в последствии, в Приморский филиал Географического общества СССР. В октябре 1987 года Г.П. Костин и члены секции (В.М. Волошин, А.А. Моторкин и Ю.В. Ведерников) выходили в бухту Средняя мыса Гамова на «БГК-74», где обнаружили и подняли старинный четырехлапый якорь.

Общественный характер исследований требовал встреч со знающими людьми. Такая встреча была впервые проведена секцией ГСТК ДОСААФ 10 января 1987 года, во Дворце культуры ДВМП (ныне – «Феско Холл»). Своими знаниями подводного мира поделился Г.П. Костин, и тогда и сейчас – старейший водолаз Дальнего Востока. Краткий доклад о затонувших кораблях и судах сделал Ю.В. Ведерников, капитан 1 ранга запаса А.И. Груздев рассказал о возможностях Гидрографической службы ТОФ в подводном поиске. Научный работник Дальневосточного института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Э. В. Шавкунов поведал о средневековой истории Приморья, свои рассказы зачитал В.И. Литвиненко, член клуба. Благодаря Б.П. Шварцу эта встреча получила освещение на приморском телевидении и радио.

В поисковых работах секции принял участие А.Ф. Климентьев – оператор «Центрнаучфильма», подводные съемки которого демонстрировались на центральном телевидении. Результаты экспедиции нашли свое отражение в публикациях газет: общесоюзной - «Советская Россия», приморских - «Красное знамя», «Боевая вахта», «Дальневосточный моряк» и «Тихоокеанский комсомолец». Большая роль в популяризации подводного поиска в Приморье принадлежит перу С.А. Бевза, дальневосточного моряка и историка флота, пришедшего в секцию ГСТК ДОСААФ в июне 1986 года. Благодаря его публикациям в

газетах приморцы узнали о гибели миноносца № 208 и крейсера «Изумруд» в Русско-японскую войну, об исследовательской работе секции подводного поиска. Приезд во Владивосток группы «Машина времени» сопровождался выходом в море на «0220-м», и, возможно, первым погружением А. Макаревича, выполненным под руководством А. Моторкина, члена секции.

Стоит вспомнить и о поиске миноносца № 208. В начале лета 1986 года Ю.В. Ведерников получил первые сведения о гибели этого корабля в 1904 году у о-ва Скрыплева. Фотокопии документов из ЦГА ВМФ, полученные годом позже при помощи ленинградского историка В.Ю. Усова, позволили точно определить район поиска. Однако выходы в 1987 и последующих годах успеха не принесли. «По знакомству» подключили к поиску «науку», пройдя над местом гибели корабля с магнитометром, при содействии Ю.В. Фролова, члена секции, использовали помощь Тихоокеанского флота. Все безуспешно....

В те годы очень хотелось верить, что успех рядом, не сегодня, так завтра 208-й будет найден. Но судьба распорядилась иначе – погибший корабль был найден и обследован четверть века спустя. Предельные для аквалангистов глубины тех времен и отсутствие поисковой аппаратуры не позволили найти и обследовать другое погибшее судно той эпохи – пароход «Князь Горчаков», подорвавшийся на mine и затонувший в 1906 году.

Со временем, имеемое плавсредство оказалось малым, и осенью 1987 года, «Дальморепродукт», при активном содействии А.И. Груздева, передал на баланс Владивостокского ГСТК ДОСААФ списанный тунцеловный мотобот. В сравнении «0220-ым» это было уже океанское судно. Имея длину в 20 метров, судно располагало трюмом, грузоподъемным устройством, размещало 8 членов экипажа и обладало неограниченным районом плавания. Мотобот достался изрядно «загаженным», но вполне работоспособным. После проведения восстановительных работ, это судно, получившее имя «Вектор», вышло в море.

Судьбы иных секций подводного поиска Приморья нам менее известны, хотя бы и потому, что до создания Клуба подводного поиска «Восток» мы были слабо знакомы с ними.

Из современных разговоров с И.В. Трубачевым, одним из создателей секции подводного поиска 178-го судоремзавода, стало известно, что секция была основана в 1986(7-?) году, и основными ее членами стали А.И.Котов, Г.В. Кестер, С.Н. Озеров, С.И. Воеводский, И.В. Трубачев и В.? Колчак. Поисковый катер секции под «легендарным» именем «Вега»⁴ был переоборудован из обычной спасательной шлюп-

⁴ Вспомнилось (к месту или не к месту), что после длительных споров как назвать катер, один из участников диспута рассказал анекдот: «... Заседание колхоза по поводу приватизации, последний вопрос повестки – «...как назовем наше предприятие?». Долгие споры бывших колхозников...

ки, особой гордостью заводчан были баллоны аквалангов из титана и подводные ножи, сделанные заводскими умельцами. Первые выходы проходили в формате «нырялок - погружений для любования красотой подводного мира», исследовательские походы были выполнены к о-ву Стенина, опираясь на материалы, изложенные в книгах П.А. Курилова. Научный подход к подводному поиску помогла сформировать Н.Б. Керчелаева, работник Приморского краевого музея им. В.К. Арсеньева.

Знакомство с Секцией подводного поиска в Славянке началось с нашего общения с Н.В. Рябухиным. Николай Васильевич оказался человеком очень корректным, спокойным и надежным, спектр интересов славянцев (из разговоров и переписки тех лет) простирался вокруг бухт, прилегающих к заливу Славянка, и, опять же, к месту гибели шхуны «Восток» у о-ва Стенина.

Насколько нам известно, Дальнегорский клуб подводного поиска «Горгона» был создан в конце 1970-х гг. при НПО «БОР» (?). Десятилетием спустя, к моменту нашего знакомства, дальнегорцы уже имели поисковое судно «Пеленг», переоборудованное из малого рыболовного сейнера, и провели несколько поисковых сезонов в начале 1980-х гг. в зал. Владимира, у места гибели крейсера «Изумруд»⁵. В результате этих работ были обнаружены останки днищевого крейсера, подняты на поверхность орудийный щит, элементы конструкций крейсера, носовой шпиль и фрагмент кормового герба – бронзовый свиток в лапе орла. Активными участниками секции были Б. Горохов, А. Горохов, А. Шпатак, И. Анущенко, А. Гребенник, М. Коровник, В. Гудзев. Работа клуба была отмечена публикацией в общесоюзной газете «Труд» (19.12.1981 г.) и в альманахе «Спортсмен – подводник» (1984 г., № 72).

К месту заметить, что поисковики Славянки и Дальнегорска оказались самыми последовательными приверженцами Клуба подводного поиска «Восток», принимая активное участие во всех его подводных исследованиях в «лихие девяностые».

За пределами памяти (и к нашему стыду) остались поисковики-подводники Дальзавода и Дальприбора (?), коллеги по интересу из Находки, Москвы, Ленинграда, Прибалтики и Черноморья. Приморцы были интегрированы в общесоюзное подводно-поисковое движение дружескими связями⁶.

Предложение пьяного конюха – Лопе де Вега. На вопрос «почему?», последовал ответ «уж больно на ... твою мать похоже...». Так катер и получил свое имя – «Вега»....

⁵ Участник Цусимского сражения, крейсер «Изумруд» прорвался из японского окружения 15.05.1905 г. (ст.ст.), несколько дней спустя сел на камни в зал. Владимира и был взорван экипажем из-за потенциальной угрозы захвата противником.

⁶ К сожалению, архивы нами утрачены и подтвердить это нечем. Совет будущим подводным исследователям: обязательно ведите вахтенный (исторический) журнал экспедиции, не надейтесь на память. По прошествии 30 лет она вас подведет, не вспомните....

«Перестроечная» половина 1980-х гг. стимулировала общественную инициативу граждан, в воздухе витала идея создания объединенного регионального движения подводного поиска. Память не сохранила авторов идеи такого объединения. Думаем, к этому стремились все поисковики-подводники Приморья.

Так или иначе, 20 февраля 1988 года под эгидой Приморского краевого музея им. В.К. Арсеньева был создан Приморский краевой клуб подводного поиска «Восток», объединивший в своем составе поисковые группы из Владивостока, Дальнегорска и Славянки. Первым председателем клуба был избран В.М. Волошин, заместителем – С.А. Бевз. Клуб был организован по секциям, в состав которых вошли секции подводного поиска Владивостокского ГСТК ДОСААФ, Дальзавода, 178-го судоремонтного завода ВМФ, НПО «Дальтехрыбпром», Славянского СРЗ и Дальнегорский клуб «Горгона». Каждая из секций имела в своем распоряжении катера, восстановленные из списанных ранее судовых и корабельных плавсредств, и минимальное легководолазное оснащение. Непосредственно подводно-поисковой аппаратурой никто не располагал, иметь же таковое в те времена было «за гранью мечты». Несомненно, с современных позиций данное оснащение может считаться «убогим». Однако главным инструментом подводного поиска тех лет было стремление искать и находить, изучать и сохранять, которым каждая из секций располагала в избытке.

В этом же году были проведены первые экспедиции клуба.

Так, 20-29 мая 1988 года Славянской секцией клуба была проведена поисковая экспедиция на озере Хасан, посвященная 50-летию Хасанских боев⁷. Участниками экспедиции были Н. Рябухин, В. Чекалов, Н. Дзюба, Ю. Драгальчук, А. Сазонов, А. Куприянов и др.

Экспедиции предшествовал разведывательный заезд, в ходе которого были осмотр местности и пробные погружения, определены районы поиска. Секторный поиск, произведенный в последующие дни с использованием надувных лодок и армейского миноискателя, и погружением аквалангистов, позволил обнаружить и поднять пулемет «Максим», щиток и колеса от такого же пулемета, две винтовки, гранаты, диски от ручных пулеметов, каски, котелки и другие предметы солдатского обихода того времени. Все находки были переданы в Приморский краевой музей им. В.К. Арсеньева.

Большую помощь экспедиции оказали морские пехотинцы Славянки, пограничники Хасана и работники Приморского краевого музея им. В.К. Арсеньева.

Вторая экспедиция Клуба была проведена секциями подводного поиска Владивостокского ГСТК

⁷ В 1938 году в районе оз. Хасан произошел военный конфликт между СССР и Японией, в результате которого эта территория осталась советской.

ДОССАФ и дальнегорского клуба «Горгона». Соорганизаторами экспедиции выступали Приморский краевой музей им. В.К. Арсеньева и Военно-исторический музей Краснознаменного Тихоокеанского флота. Цель экспедиции – обследование места гибели крейсера «Изумруд» в зал. Владимир на севере Приморского края. В состав экспедиции вошли В.М. Волошин (руководитель), С.А. Бевз, А.И. Голодный, И.В. Трубачев, Ю.В. Фролов, А.З. Шаринов и Е.П. Шолох.

2 сентября экспедиция вышла на катере № 0220 ГСТК ДОССАФ из Владивостока, и через три дня прибыла во Владимир, сделав остановки на ночь в бухте Киевка и в Ольге. Несколько позже к экспедиции присоединилась дальнегорская секция (рук. Б.Ф.Горохов) на своем катере «Пеленг».

Поисковые работы были результативными. На месте гибели «Изумруда» были обнаружены и подняты различные корабельные изделия, снарядные гильзы и главное – 120-мм орудие крейсера. Существенную помощь экспедиции оказало командование воинской части Тихоокеанского флота, дислоцированной в зал. Владимир, выделив катер-торпедолов. При помощи его грузового устройства, орудие было приподнято с семиметровой глубины и доставлено к борту плавбазы, где и было поднято. В последствии моряки-тихоокеанцы доставили пушку во Владивосток. В современности ее можно видеть в экспозиции Военно-исторического музея Тихоокеанского флота. В Приморский краевой музей им. В.К. Арсеньева были переданы щит 47-мм орудия, снарядные гильзы, крышка торпедного аппарата, шпиль и талреп.

По итогам экспедиций, 29 октября 1988 года в Приморском краевом музее им. В.К. Арсеньева была проведена конференция Клуба подводного поиска «Восток». В силу загруженности на основной работе В.М. Волошин передал место председателя клуба С.А. Бевзу.

Трудами С.А. Бевза Приморский краевой клуб подводного поиска «Восток» был выведен на новый уровень, пожалуй, один самых высоких в СССР среди аналогичных общественных организаций. В апреле 1989 года клуб стал самостоятельным хозрасчетным предприятием, созданным при Первомайском райкоме ВЛКСМ г. Владивостока. При помощи общественности и государственных организаций Приморья, и Тихоокеанского флота были получены транспортные и вспомогательные суда, первым из которых стал «Громобой» (тип СРТМ, бывш. инспекционное судно «Флотинспекция-05»). В последующие годы поступили морской буксир «Рюрик» (в прошлом – «Решительный»(?)), большой гидрографический катер, названный «Ретвизан», портовые буксиры, получившие наименования «Баян», «Стрелок», «Новик» и «Абрек». Наряду с подводно-поисковой деятельностью, задачами Клуба стали создание «Музея знаменитых кораблей» и подготовка юных моряков. Финансовое обеспечение этих работ осуществлялось за

счет хозяйственной деятельности имеемых судов.

Весной-летом 1989 года было выполнено несколько выходов экспедиционного судна «Громобой» к месту гибели миноносца № 208, в одном из которых приняли участие операторы «Дальтелефильма»(?)⁸. По имеемым архивным данным была взята привязка к месту, на которое погружались водолазы. Однако успеха эти выходы не имели. Время «открытия» 208-го еще не пришло.

Главной экспедицией этого года стало участие Клуба во Всесоюзной экспедиции «Паллада-89» (руководитель Ю. Прокопьев)⁹, проводимой в Советской Гавани. 2 августа из Владивостока вышли «Громобой», на борту которого находились члены Славянской секции и секции 178-го завода, и «Вектор» Владивостокского ГСТК ДОСААФ. На траверзе Рудной Пристани к ним присоединился «Пеленг» дальнегорской «Горгоны». Три дня спустя экспедиция прибыла в Советскую гавань.

Целью экспедиции была расчистка конструкций фрегата «Паллада»¹⁰, имея в перспективе его подъем и восстановление как элемента музейной экспозиции. По воспоминаниям участников, члены экспедиции трудились под водой по 5-6 часов ежедневно, фактически расчистив фрегат от мусора, накопившегося на его конструкциях за 134 года. Особо была отмечена работа Ю. Драгальчука, А. Альянова, И. Трубачева, Н. Рябухина и Д. Земляникова. На поверхность были подняты элементы корпуса и парусной оснастки фрегата, куски якорной цепи и иллюминатор, которые в последствии были переданы в Приморский краевой музей им. В.К. Арсеньева.

На обратном пути суда зашли в залив Владимир, где обследовали место гибели крейсера «Изумруд». В результате этих работ был найден, поднят и доставлен во Владивосток щит от 120-мм орудия крейсера.

Несомненно, с современной точки зрения, подъем и последующая музеефикация фрегата «Паллада» представляются несколько наивными. Однако надо понимать, что такая перспектива обсуждалась в конце 1980-х гг., во времена «Перестройки», в условиях которой энтузиазм еще являлся общественной

⁸ Точное наименование данной организации мы, к сожалению, не помним. Демонстрация фильма по приморскому телевидению состоялась в конце января - начале февраля 1990 года.

⁹ Первый сезон данной экспедиции состоялся в 1988 году. Экспедиция была организована при содействии ЦК ВЛКСМ, участие в ней приняли добровольцы из Москвы, Новороссийска, Туапсе, Саратова, Красноярска, Ленинграда, Куйбышева и Северобайкальска

¹⁰ Фрегат «Паллада» - корабль Балтийского флота, совершивший переход на Дальний Восток в 1852-1853 гг. с дипломатической миссией адм. Е.В. Путятина, направленной в Японию. Из-за ветхости и полученных при переходе повреждений участие в Крымской войне не принимал, был укрыт в бух. Поставой Императорской (ныне – Советской) гавани, где и затоплен в 1855 году, из-за угрозы захвата противником. В советское время в Поставой базировалось соединение подводных лодок, что ограничило доступ к фрегату и обусловило его постепенное «захламление».

доминантой, когда любые задачи были нам по плечу, общественная польза еще господствовала над частным интересом, да и мы были моложе на 30 лет.

Именно поэтому в прессе тех лет активно обсуждалась идея создания «Музея знаменитых кораблей», одним из активнейших подвижников которой был С.А. Бевз. В то время во Владивостоке находились такие легендарные, без преукрас, корабли и суда как танкер «Азербайджан» - героический участник арктического ленд-лиза, недалеко от Морского вокзала стояла как плавучее общежитие «Якутия» - в прошлом пароход РОПиТ «Петр Великий» 1913 года постройки, дважды поднятый ЭПРОНом из черноморских глубин, рядом с Владивостоком покоился еще найденный миноносец № 208, в совгаванской базе подводных лодок еще доживала свой век списанная подводная лодка «Щ-423» - первая, выполнившая трансарктический переход на Тихий океан в 1940 году.

Благодаря настойчивым хлопотам С.А. Бевза дело сдвинулось «с мертвой точки». Тихоокеанский флот выделил для будущего музея списанные ракетный катер и малый разведывательный корабль «Курсограф» (ставший плавбазой «Восток»), обсуждался вопрос о передаче рыболовецких судов.

Однако позитивного результата не было. По нашему мнению, одной из причин являлось то, что корабли и суда передавались в таком состоянии, что речь, в первую очередь, шла о поддержании их на плаву. И далеко не все судовладельцы, бывшие тогда государственными организациями с централизованным финансированием, разделяли наши стремления. Несомненно, присутствовал и «фактор наивности» - мы просто не могли представить себе масштаб поставленной задачи, может быть, что и «идея опередила время»¹¹. Однако фактором поставившим «точку в споре», стал развал Советского Союза: последовавшее лихолетье просто не предусматривало сохранение в стране морского исторического наследия.

Важным направлением деятельности «Клуба подводного поиска «Восток»» стало морское воспитание детей и юношества. С 4 июня 1990 года в составе клуба начало действовать новое структурное подразделение – флотилия юных моряков, сформированная как экипажи Ленинского, Первомайского, Первореченского, Фрунзенского и Советского районов Владивостока, и экипажа из детей и подростков острова Попова, был сформирован учебно-педагогический штат. Учебными судами стали «Абрек», «Ретвизан» и «Пересвет», обмундирование и питание воспитанников клуб взял на себя.

¹¹ Впрочем, идея создания «Музея знаменитых кораблей» не кажется нам «столь наивной и опережающей», если вспомнить, что в эти же годы в Калининграде начал формироваться такой же музей, в современности известный как «Музей Мирового океана».

Экспедицией 1990 года стал поход на северные Курильские острова – Шумшу и Парамушир, приуроченный к 45-летию высадки советских десантов. Основу экспедиции «Курильский десант – 90» составили суда «Громобой» и «Ретвизан». В состав экспедиции вошли 45 человек, в т.ч. пятеро юнг. Начальником экспедиции был С.А. Бевз, его заместителем – Ю.В. Фролов. Поисковый состав экспедиции сформировали члены секций 178-го судоремонтного завода, Дальзавода и Славянки (шли на «Ретвизане»). В экспедиции приняли участие и два представителя московских (?) поисковых клубов.

В последних числах августа «Громобой» покинул Владивосток, ведя на буксире «Ретвизан», в целях экономии топлива и моторесурса. Весь переход длился не более одной недели. Первый день похода проходили в условиях густого тумана, в проливе Лаперуза наш отряд встретили и в течении нескольких часов сопровождали японские корабли Береговой охраны. Сделав остановку на о-ве Итуруп и приняв воду с берега, отряд вышел в Тихий океан и через несколько дней прибыл на рейд Северо-Курильска.

С этого момента состав экспедиции разделился: трое участников экспедиции (Ю.В. Ведерников, Н.В. Рябухин и С.В. Зыков) сошли на берег, для изучения японских укреплений о-ва Парамушир, основной состав экспедиции перешел на «Громобое» и «Ретвизане» к северной части о-ва Шумшу, месту высадки морских десантов.

Подводно-поисковая часть экспедиции не состоялась. Дело в том, что советские корабли и суда, погибшие в 1945 году¹², затонули в акватории и на побережье с песчаным дном. И к моменту прихода экспедиции были частично подняты или полностью занесены морским песком. Разведывательно-поисковые погружения, проведенные в течении трех дней на местах гибели советских кораблей и судов, результатов не дали.

Поэтому в последующие четыре дня поиск был произведен на суше, в местах боев. Аналогичный поиск был проведен и на о-ве Парамушир. В результате была сформирована и доставлена на борт «Громобоя» коллекция из японского орудия, элементов советского и японского вооружения и быта тех лет. В последующем находки были частично переданы в Приморский краевой музей им. В.К. Арсеньева и частично – составили основу коллекционного фонда Клуба подводного поиска «Восток».

На обратном пути экспедиция зашла в залив Владимира, где в очередной раз обследовала место

¹² В частности, десантные суда «ДС-3», «ДС-5», «ДС-8» и «ДС-43» получили ряд прямых попаданий и затонули на прибрежном мелководье между мысами Почтарева (ранее – м. Котомари-саки) и Курбатова (ранее - Кокутан-саки) острова Шумшу. Танкер «Мариуполь», севший на мель в 1943 году и превращенный японцами, по легенде, в артиллерийскую батарею, к августу 1990 года не сохранился.

гибели крейсера «Изумруд».

Экспедиция «Курильский десант – 90» стала последним масштабным проектом Клуба подводного поиска «Восток», проведенным за пределами Приморского края. Последовавший в 1991 году развал Советского Союза «помножил на ноль» перспективы таких исследований в грядущем десятилетии.

6 июня 1991 года Клуб подводного поиска «Восток» стал самостоятельной организацией – «Морским патриотическим объединением (МПО) «Восток»», предметами деятельности которого остались проведение подводно-поисковых работ, подготовка морских кадров на базе детско-юношеской флотилии, формирование музея кораблей отечественного флота, осуществляемые на хозрасчетной (т.е. экономически самостоятельной) базе.

Развал Советского Союза негативно отразился на деятельности клуба. Но, тем не менее, поисковые экспедиции регулярно выходили в залив Петра Великого. К примеру, седьмой сезон подводных исследований начался в сентябре 1994 года и проводился в честь грядущего 50-летия Победы в Великой Отечественной войне. Работы проводились в районе о-ва Стенина на месте гибели шхуны «Восток» с борта учебных судов МПО «Восток» - катеров «Ретвизан» и «Стрелок» со славянской секцией на борту, участие в работах принимали дальнегорская секция на своем судне «Пеленг» и Ю.В. Трубников на парусном моторном боте «Командор». Большую помощь в проведении этих работ оказали Приморское краевое отделение Русского Географического Общества - «Общества изучения Амурского края», Центр морской славы Тихоокеанского флота и материальная поддержка Управления культуры Администрации Приморского края.

В этом же году состоялась реорганизация МПО «Восток» в бюджетное учреждение дополнительного образования «Детско-юношеская флотилия «Восток»». Это позволило сохранить дело морского и патриотического воспитания детей и подростков, поставив его на твердую основу. С сентября 1994 года администрация Первомайского района г. Владивостока выделила помещение для учебных классов, финансирование деятельности осуществлялось за счет средств бюджета города. Поисковые выходы в море продолжались, однако стали одним из элементов воспитания подрастающего поколения.

Продолжение непосредственно подводно-поискового дела стало заботой Г.П. Костина, капитана катера «Ретвизан», создавшего в 1997 (8-?) году общественную организацию «Клуб подводного поиска «Восток»». В течении нескольких последующих лет «Ретвизан» выходил в море, формируя и подготавливая новый состав участников подводных исследований. Как правило, данные выходы проходили по зали-

ву Петра Великого, в базовых районах подготовки будущих подводных исследователей – у о-вов Стенина, Карамзина, Рейнеке и др.

Обязательно нужно вспомнить и гражданский подвиг Г.П. Костина. В разгар «лихих девяностых» катер «Ретвизан» под его началом стал единственным судном, обеспечивающим жизни жителей о-ва Рейнеке, брошенных на произвол судьбы властями города.

Большой объем подводных исследований в 1990-е гг. провел В.Ю. Трубников, в прошлом – член секции Владивостокского ГСТК ДОСААФ. Создав своими руками, на базе списанной спасательной шлюпки, парусно-моторный бот «Командор», Вячеслав Юрьевич выполнил несколько исследовательских сезонов в район м. Гамова (зал. Петра Великого), в результате которых были обнаружены и обследованы останки парохода «Владимир», погибшего в 1897 году. Летом 1997 года такая экспедиция была проведена под вымпелом «Общества изучения Амурского края». По результатам данной экспедиции был снят видеофильм и подняты исторические артефакты, переданные на хранение в Географическое общество.

С началом XXI века и постепенным выходом России из кризиса подводно-поисковое движение постепенно получило новый импульс развития.

По возрасту и состоянию здоровья Г.П. Костин передал управление клубом Б.П. Левашко. В подводный поиск пришли Р.А. Фадеев, А.Г. Кеворков, Б.П. Левашко и другие, сформировавшие в последующие годы костяк «Клуба подводного поиска «Восток»».

Активным участником подводного поиска стал И.Р. Неупокоев, получивший «первичное водолазное образование» на борту «Ретвизана» в конце 1990-х гг. В результате его работ были обнаружены и исследованы останки парохода «Люция-Виктория»¹³, детально изучены останки парохода «Индибирка»¹⁴.

В первом десятилетии XXI века поисковики клуба нашли у о-ва Стенина паровой котел шхуны, открытый природой для исследователей, спустя почти 50 лет с момента обнаружения останков корабля¹⁵.

Результативной стала экспедиция, проведенная Клубом подводного поиска «Восток» (Р.А. Фадеев) и «Обществом изучения Амурского края» (М.В. Игнатов) летом 2011 года, в процессе которой был обнаружен и обследован миноносец № 208.

¹³ Из-за ошибок в числении пароход «Люция-Виктория» сел на отмель и затонул в 1906 году у мыса Вятлина (о. Русский).

¹⁴ Пароход «Индибирка» (в прошлом - судно Дальневосточного государственного морского пароходства, постройки 187(-?) г.) был потоплен как судно-мишень в 1950-1960 гг. И.Р. Неупокоев сформировал архивный массив об «Индибирке» и на его базе провел комплексное изучение останков судна. По нашему мнению такая работа может служить образцом для подводных исследователей.

¹⁵ Шхуна «Восток» затонула на каменной косе, поверхность и расположение которой периодически меняется под воздействием волн и ветра.

Последовавшие погружения позволили уточнить, что корпус корабля, пролежавшего под водой более ста лет, сильно разрушен коррозией и оброс морскими организмами. Верхняя палуба и большая часть надводного борта отсутствуют, сохранились паровые котлы, машины и механизмы, расположенные в днищевой части, обнаружены гребные винты и валы, поврежденные взрывом. Фрагменты корпуса корабля покрыты рыбацкими сетями. Поднятие корабля на поверхность как целостного объекта не представляется возможным.

Для идентификации погибшего корабля были подняты дельные вещи и элементы корабельных конструкций, которые в последствии послужили основой экспозиции в Военно-историческом музее ТОФ, созданной трудами Р.А. Фадеева в 2014 году.

По-факту, поиск миноносца № 208 продлился четверть века. Начатый одним поколением поисковиков-подводников летом 1986 года, он увенчался успехом летом 2011 года, достигнутый трудами следующего поколения поисковиков-подводников. Это сформировало в нашей голове (Ю.В.) постулат «ненаучной теории поиска», а именно: поиск и обнаружение какого-либо объекта требует терпения и времени, что, в совокупности, представляет собой какую-то «абстрактную величину». С выполнением поисковых работ данная величина постепенно убывает и наступает момент обнаружения искомого объекта. Тот факт, что поиск объекта был начат одним поколением, а закончен другим поколением, является естественной чертой поисковой работы. Но конечный успех поиска обусловлен обязательной взаимосвязью поколений, когда последующие являются продолжателями дела предшествующих, что постепенно накапливает «вероятность обнаружения объекта».

Другим успехом Клуба подводного поиска «Восток» последних лет стало обнаружение в 2015 году останков парохода «Варягин»¹⁶.

Обнаружение миноносца № 208 актуализировало проблему его сохранения. Координаты места гибели стали известны многим, что обусловило посещение корабля различными группами дайверов. Мы не имеем ничего против погружения дайверов для ознакомления или в туристических целях. Но надо признать, что каждый «сувенир, поднятый на память», создает угрозу утраты миноносца как целостного объекта подводного культурного наследия.

Поэтому, очередная экспедиция Клуба подводного поиска «Восток» прошедшая в сентябре 2017

¹⁶ 7 (ст.ст.) октября 1906 года пароход «Варягин», следуя Уссурийским заливом, подорвался на mine и затонул, унеся собой жизни почти 300 человек. «По легенде», на борту судна находились особо ценный груз и 60 000 рублей золотом.

года, при содействии «Музея истории подводных сил России им. А.И. Маринеско» (Санкт-Петербург) была направлена на обследование текущего состояния корабля.

Однако базовым условием сохранения подводного культурного наследия является законодательная основа. Надо признать, что, в современности, Россия не присоединилась к «Конвенции об охране подводного культурного наследия» ООН, содержание законодательства о защите памятников истории и культуры имеет «большие прорехи», да и органы власти пока не выработали соответствующего государственного подхода к сохранению подводного культурного наследия. Может быть поэтому и не получили позитивного развития многочисленные попытки Р.А. Фадеева придать останкам миноносца № 208 статус исторического памятника.

Ну, что же теперь... Как многое еще предстоит сделать, все еще будет.

* * * * *

Такова краткая история «Клуба подводного поиска «Восток».

Существенную роль в формировании обзора сыграли архив клуба, архив Г.П. Костина, публикации, сделанные в разные годы П.А. Куриловым, С.А. Бевзом, корреспондентами советских и российских, центральных и приморских газет – Е.П. Шолохом, Д. Латыповым, Н. Дека, Т. Калиберовой и др., важную помощь оказали рассказы товарищей – Г.П. Костина, В.М. Волошина, И.В. Панаиоти, Б.В. Панаиоти, И.В. Трубачева, В. В. Чекалина, Р.А. Фадеева и И.Р. Неупокоева, многие аспекты обзора написаны по памяти. Несомненно, где-то и ошибся, несомненно, кого-то и забыл или «вспомнил не так». Не судите строго, ибо «...книги ветхи, а ум молод и не дошел...».



В заливе Петра Великого
(иллюстрации к статье П.А. Курилова, журнал «Спортсмен-подводник», выпуск 15, 1965 год)



Перед погружением на шхуну «Восток», 1976 год.
Слева направо: П.А. Курилов, Н.?. Иванова
и Е.?. Бочарова

Фотографии из архива Г.П. Костина



Г.П. Костин обследует место крушения шхуны «Восток», 196(?) год



Остров Стенина – «школьная парта» поисковиков – подводников Приморья
(фото 2015 года)



Г.П. Костин



Э.В. Шавкунов



Э.В. Шавкунов на борту буксира СК 1346



Книга П.А. Курилова «Спускаясь в подводный мир», изданная в 1970 году

Подводно-поисковые работы на месте крушения шхуны «Восток», конец 1960-х - начало 1970-х гг.

Фотографии из архива Г.П. Костина



Тайны островов залива Петра Великого

Еще недавно считалось, что острова залива Петра Великого очень бедны археологическими памятниками, и поэтому исследования на них практически не велись. Но это, как стало теперь очевидным, было глубоким заблуждением, разведать которое помог член поисково-спасательного клуба «Восток» капитан буксира СК 1346 Г. П. Костин. Любопытность Генриха Петровича, желание познать и объяснить природу любого явления или факта приводили его увидеть то, что обычно ускользает от взора большинства других людей.

Так, в частности, было открыто на о. Рейнке каменоломни. Сперва Костин увидел на дне небольшой лагуны среди обычных валунов естественного происхождения большие, прямоугольной формы гранитные плиты. При их обследовании на краях изломов были обнаружены следы от пазов клиновидной формы, явно выбитые рукой человека. Затем, осматривая валуны и скальные выходы на берегу острова, Генрих Петрович нашел не только плиты, но и огромные гранитные валуны и участки скал, от которых когда-то были отделены плиты. Но что самое интересное, так это полное совпадение формы и размеров клиновидных

пазов у плит и валунов как на дне лагуны, так и на берегу, причем почти все пазы имеют уже сильно окатанные края. То есть эти плиты были сделаны даже не в прошлом столетии, а значительно раньше.

Но когда именно могло это произойти?

На этот вопрос пока трудно дать однозначный ответ. В качестве одного из предположений можно допустить, что работы велись здесь в XII — начале XIII в. чжурчжэнями. В пользу такого предположения говорят находки других чжурчжэньских памятников: вытесанных из гранитных валунов ступ, больших плит, использованных под базы деревянных колонн дворцовых и культовых зданий, и найденные скульптуры.

Помимо каменоломни Г. П. Костин отыскал также полуразрушенный колодец на о. Пактусова. Его стенки выложены из ничем не сцементированных между собой больших расколотых камней самой произвольной формы. Верхняя часть каменной кладки колодца обрушилась и полностью сровнялась с поверхностью земли. Диаметр колодца в нижней части у воды достигал 2 метров, а его глубина в момент осмотра составляла чуть более

3 метров. На вопрос о том, когда и кто соорудил этот колодец, ответить тоже пока трудно, но во всяком случае все сводится к тому, что он был сооружен очень давно.

Большой интерес представляют для науки и ряд археологических памятников, открытых Г. П. Костиным на островах залива Петра Великого и относящихся к эпохе янковской культуры (I тысячелетие до н. э.). В частности, интересны загадочные сооружения, находящиеся на глубине 4,5 м на дне небольшой лагуны о. Антипеню. Эти сооружения представляют собой сложенную в несколько рядов каменную кладку в форме буквы «П» длиной примерно около 80—90 см и шириной около 40 см, которую полукольцом окружают более крупные камни. Таких сооружений здесь несколько, причем некоторые из них почти полностью заматы песком.

А вот еще одна загадка, обнаруженная исследователем: вкопанные в землю и укрепленные там известковым раствором три каменные плиты на юго-западном побережье о. Русского. Все они расположены в одну линию: одна — в низине, вторая — на склоне сопки, а третья — на ее вершине. На

лицевой стороне плит выбиты буквы «МВ» не то русского, не то латинского алфавита, а под ними — у нижней плиты цифра 72, а на других — 69. Похоже, что плиты были установлены здесь лет сто, а то и больше тому назад. Какво их происхождение и назначение, предстоит еще выяснить. Может быть, ответ на этот вопрос знают военные моряки? Было бы неплохо, если бы они поделились своими знаниями или соображениями.

Как бы то ни было, несомненно одно — все перечисленные памятники имеют историческую ценность. И наш долг — сохранить эти и выявить другие, еще не известные науке памятники, которые смогут рассказать нам о подлинных событиях давно минувших лет. Здесь, конечно, необходима помощь со стороны тех, кому что-либо известно о таких памятниках. Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО АН СССР будет рад любой информации об их местонахождении. Может, это внесет существенные коррективы в наши представления о прошлом Дальнего Востока.

Э. ШАВКУНОВ,
доктор исторических наук.



Японская археологическая экспедиция в гостях у Э.В. Шавкунова и Г.П. Костина



Э.В. Шавкунов и Г.П. Костин, 197(?) г.



Сбор юношеских команд по подводному спорту - «Афалина» (Красноярск), Морской спортивно-технический клуб ДОСААФ и «Посейдон» (Владивосток), «Скат» (Томск). Залив Петра Великого, о-ва Римского-Корсакова, 1974 год

Справа - П.А. Курилов

Тайны шхуны «Восток»

Первые же погружения принесли удачу: на палубу катера легли обросшие ракушками позеленевшие иллюминаторы, латунные трубки водогрейных котлов, звеня якорных цепей. А вскоре поднятые со дна предметы стали экспонатами Военно-исторического музея Краснознаменного Тихоокеанского флота. Их передали сюда члены секции подводного поиска при Владивостокском спортивно-техническом клубе ДОСААФ.

Все это имущество принадлежало ранее парусно-винтовой шхуне «Восток» — посыльному судну мореплавателя и дипломата адмирала Е. Путятина. В одном из плаваний шхуна напоролась на риф и затонула. Долгое время место гибели не могли определить, и лишь присланные из Ленинграда фотокопии страниц бортового журнала помогли сделать это. Энтузиасты во главе с А. Флорианским и В. Волошиным приступили к подводным работам. Водолазы-любители уверены — им удастся поднять из пучины ценные свидетельства прошлой истории.

Д. ЛАТЫПОВ.
Владивосток.

Публикация в «Советской России», 29.11.1986 г. (№ 275 (9226))

ТАЙНА ШХУНЫ «ВОСТОК»

Первые же погружения принесли удачу: на палубу катера легли обросшие ракушками, позеленевшие иллюминаторы, латунные трубки водогрейных котлов, звеня якорных цепей. Взволнованные аквалангисты А. Флорианский, В. Волошин и А. Моторкин поочередно уходили под воду и обследовали затонувшую шхуну. Волноваться было от чего: в полуразрушенном корпусе судна их ожидала еще более заманчивая добыча — паровая машина с валом и гребным винтом. Но поднявшееся волнение, предвестник печально знаменитого тайфуна «Вера», заставило аквалангистов свернуть работы и выбрав якорь, поспешить в укрытие.

Поднятые со дна океана предметы, возраст которых более ста лет, — теперь экспонаты военно-исторического музея Краснознаменного Тихоокеанского флота. А члены секции подводного поиска при Владивостокском спортивно-техническом клубе ДОСААФ решили начать подготовку к подъему паровой машины знаменитой парусно-винтовой шхуны «Восток».

Эта небольшая шхуна пришла на Дальний Восток в 1854 году. Использовалась в качестве посыльного судна государственного деятеля России, мореплавателя и дипломата, адмирала Е. В. Путятина. Но не только его поручения выполняла шхуна. Первое на Дальнем Востоке паровое судно использовали также для доставки грузов и гидрографических изысканий южного побережья Приморья. Напорившись днищем на подводную скалу вблизи острова Стенина, шхуна затонула.

Долгое время место ее гибели никто не мог указать. Тайна волновала дальневосточников. Ведь заслуги этого корабля в исследовании Дальнего Востока неоспоримы. И следовало воздать по заслугам героическому экипажу и судну. Определить точку крушения помогли фотокопии последней страницы судового журнала и карты, на которую нанесены курсы шхуны «Восток», присланные из Ленинграда.

Глубина, на которой лежит судно, оказалась небольшой. А это способствует быстрому разрушению корпуса. Вот и последний тайфун «постарелся»: нанес на скелет шхуны трехметровый слой камней и песка. Поэтому и ведут энергичную подготовительную работу члены секции подводного поиска Владивостокского СТК ДОСААФ, чтобы следующим летом поднять ценнейшие реликвии.

Энтузиасты секции подводного поиска во главе с А. Флорианским и В. Волошиным затеяли дело нужное, патриотическое. Намерены они, кроме занятий со шхунной, приступить к осмотру и подъему некоторых частей миноносца Российского флота № 208, который, подорвавшись в 1904 году на японской мине, затонул при выходе из Владивостока.

Д. ЛАТЫПОВ,
корр. ДальТАСС.

Публикация газеты «Тихоокеанский комсомолец», 02.12.1986 г.



ЦЕНТРАЛЬНАЯ
ВОЕННО-МОРСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

6. июля 1986
№ 115

191011, Ленинград, Д-11.
Садовая, 2

690014, г. Владивосток - 14
ул. Гоголя 19, общ. № 1
ДВМ, комн. 204

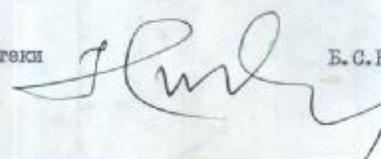
Уважаемый тов. Вадерников Ю. В.

По Вашему запросу сообщаем список источников по шхуне "Восток":

1. Алексеев А. По таежным тропам Сахалина. - Сахалин: Кн. изд-во, 1959. - 96 с., ил., 1 л. карт. (К4/А-47-П)
2. "Восток" - шхуна. - В кн.: Тихоокеанский флот. М., Воениздат, 1966, с. 17. (КВ32/Т46-Ф)
3. Демин Л. М. Сквозь туманы и штормы. - М.: Мысль, 1986. - 206 с., 8 л. ил.

Научно-популярное биографическое издание о выдающемся русском мореплавателе, географе и гидрографе, исследователе Дальнего Востока адмирале В. А. Римском-Корсакове.

4. Крымов Н. Эстафета "Востоков". - Мор. флот, 1972, № 4, с. 58-59. (213)
(Винтовая шхуна 1852 г.)
5. Куриков П. Гибель "Востока". - Дал. Восток, 1974, № 3, с. 136-142, ил. (2235)
(История гибели шхуны "Восток" у о. Стенина (о. Редклиф) в 1853 г.)
6. Римский-Корсаков В. А. Из дневника Воина Андреевича Римского-Корсакова. - Мор. об., 1895, № 10-12; 1896, № 1, 2, 5, 6, 9. (1)
О плавании шхуны "Восток" у берегов Восточной Сибири с 10 авг. 1853 г. по 13 окт. 1854 г.
7. Русские имена и названия кораблей на карте мира. - Мор. об., 1967, № 9, с. 89-90, ил. (1)
Краткая история парусно-паровой шхуны "Восток".

Начальник Центральной
военно-морской библиотеки  Б. С. Никольский

Помощь Центральной военно-морской библиотеки



Экспедиция на шхуну «Восток», лето – осень 1987 года.
Слева направо: «0220-й» перед спуском на воду (слева), обеспечивающий большой гидрографический катер (БГК) ТОФ, находки на борту БГК (на втором плане рубка «0220-го»)



Средний ряд, слева – направо: А.В. Флорианский, И. Чижов, А.А. Моторкин, Б.П. Шварц. Справа: погружение с борта БГК: А.А. Моторкин, корреспондент телевидения (?), И.В. Панаиоти

Обсуждение сценария фильма. В центре - А.Ф. Климентьев, оператор «Центрнаучфильма», 1987 год

Это интересно * «Ритмы века» готовятся в поездку по



ШХУНА «ВОСТОК»

Более ста лет назад в заливе Петра Великого погибла во время шторма парусно-винтовая шхуна «Восток». Это небольшое судно водоизмещением в 210 тонн активно участвовало в обширных исследованиях русской гидрографией дальневосточных морей. На ней был совершен переход из Японского моря в Южный фарватер Амурского лимана устья реки Амур, что доказывало возможность практического судоходства в этой дальневосточной части России, как и предсказывали русские гидрографы.

Шхуна занималась также проводкой кораблей Камчатской флотилии и эскадры вице-адмирала Е. Н. Путятина во время боевых дей-

ствий англо-французской эскадры против Петропавловска-Камчатского. В конце прошлого века «Восток» многие годы был занят на исследованиях залива Петра Великого, где и произошло кораблекрушение.

Поисками затонувшей шхуны занимались в разное время энтузиасты изучения дальневосточной истории. Однако из-за недостаточной технической оснащенности работы свернулись. Значительно возросший интерес к отечественной истории у патриотов-краеведов, более широкие технические возможности подводных работ снова пробудили внимание общественности к шхуне «Восток». На этот раз ею занялись члены Вла-

дивостокского городского клуба «Поиск» из ДОСААФ. Инструктор по спорту Виктор Матвеевич Волошин вместе с товарищами под-



нил этим летом несколько предметов из такелажа шхуны и части ее обшивки.

Об истории «Востока» и его исследованиях студия «Центрнаучфильм» снимает киночерты, который будет показан в «Альманахе кинопутешествий». Режиссер-оператор — Анатолий Федорович Климентьев, бывший балтийский моряк. Научную консультацию дают сотрудники гидрографии Тихоокеанского флота.

Б. ПОДАЛЕВ.

НА СНИМКАХ: начальник подводного клуба «Поиск» В. А. Флоринский (в центре) обсуждает ход работы с «Востоком» с начальником гидрографии Тихоокеанского флота контр-адмиралом Г. Ф. Барановым и научным консультантом фильма капитаном первого ранга запаса А. И. Груздевым; инструктор по спорту — организатор подводных работ — Виктор Матвеевич Волошин доволен очередным спуском под воду.

Фото автора.

СНИМАЕТСЯ ФИЛЬМ О ШХУНЕ „ВОСТОК“

В эти дни студия «Центрнаучфильм» снимает киночерты «Тайна шхуны «Восток», который будет показан в «Альманахе кинопутешествий».

В прошлом веке в Англии для дальневосточной экспедиции вице-адмирала Е. Н. Путятина была закуплена парусно-винтовая шхуна «Восток» водоизмещением в 210 тонн и мощностью машины в 40 л. с. На ней совершались гидрографические исследования дальневосточных морей. Одной из важных вех в работе «Востока» стал переход из Японского моря в устье реки Амур. Так была практически доказана возможность постоянного судоходства в этой части дальневосточной окраины России.

Долгое время на шхуне велась различная деятельность в Беринговом, Охотском и Японском морях. Последние годы шхуна использовалась в исследовании залива Петра Великого. В 1883 году «Восток» попал в сильный шторм и потерял управление в районе архипелага Римского-Корсакова.

В свое время группа энтузиастов пыталась найти место гибели шхуны и даже преуспела в этом, однако работы по этому поводу прервались.

Недавно продолженным изучением истории шхуны «Восток» и разработкой этой темы занялись аксакалы группы поиска владивостокского клуба ДОСААФ во главе с инструктором Виктором Матвеевичем Волошиным.

Активисты группы — профессиональный водолаз из «Приморьбродпрома» Андрей Моторин, студент ДВПИ Юрий Ведерников, связисты одного из учреждений Тихоокеанского флота братья Николай и другие собрали в подводном поиске солидный материал, который будет использован в музейных экспозициях. Заинтересовались ходом работы студия «Центрнаучфильм». Она обратилась за консультациями к гидрографической службе ТОФ. Военные моряки охотно согласились на творческую помощь, ведь шхуна «Во-

сток» многое внесла в историю русской гидрографии, организованной 160 лет назад.

Остается добавить, что режиссер-оператор киносерии — бывший моряк Балтийского флота старшина 2 статьи запаса Анатолий Федорович Климентьев. В годы службы военным кинооператором он всерьез занялся морской темой и с тех пор часто возвращается к ней в своем творчестве. Климентьев на Дальнем Востоке не впервые. С его именем связано несколько интересных выполненных в этих местах.

Б. ПОДАЛЕВ.

НА СНИМКАХ: контр-адмирал Г. БАРАНОВ и научный консультант фильма капитан 1 ранга запаса А. ГРУЗДЕВ знакомятся с предметами со шхуны «Восток»; режиссер-оператор А. КЛИМЕНТЬЕВ (на переднем плане) готовится к подводной съемке.

Фото автора.



Публикации в газетах «Дальневосточный моряк» (21.10.1987 г., слева) и «Боевая вахта» (06.10.1987 г., второе фото не приведено)

Центральный комитет добровольного общества содействия
армии авиации и флота

ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ГОРОДСКОЙ СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ КЛУБ

Расчетный счет № 170076 в городском отделении Сбербанка г. Владивостока

198003

г. Владивосток, ул. Сивилев, 49
тел. 5-22-43

Приморскому филиалу Географического
общества СССР г. Владивосток

Передан в дар Приморскому филиалу Географического общества СССР алюминатор, поднятый 14 сентября 1987 года с БТИ-74 (Гидрографической службы Ю) аквалангистами секции подводного пловца Владивостокского городского спортивно-технического клуба ДОСААФ с места гибели шхуны «Восток» (1883 г.) - ледяной косой, отходящей от северо-западной оконечности острова Стенина в заливе Петра Великого с глубиной семь метров.

Подписаны: Алюминатор бронзовый - один.

Начальник Владивостокского
городского СТН ДОСААФ

А. Морозовский

Руководитель секции
подводного пловца

В. Болонин

Тайна шхуны «Восток»

Во Владивостоке работает киногруппа «Центраучфильма», которая снимает для популярной телепередачи «Клуб кинопутешественников» документальный фильм «Тайна шхуны «Восток». В течение нескольких лет мне довелось работать в архивах Томска и Ленинграда, занимаясь историей русского мореплавания на Дальнем Востоке. Тогда и удалось обнаружить интересные материалы о кораблекрушении этого замечательного судна.

Рано утром 6 июля 1883 года, поднимаясь на борт шхуны «Восток», занимавшейся гидрографическими исследованиями в заливе Петра Великого, на начальнике съемки капитан А. С. Стенину, ни его помощник не подозревали, что этот рейс «Востока» будет последним.

Был ясный день. Шхуна от Большого Пелиса направилась к острову Редклиф, ныне Стенина, до которого было ходу не более получаса. Все офицеры, стоя на палубе, любовались спокойным морем, покрытым небольшой зыбью. Первая неприятность случилась при проходе северного рифа острова Редклиф, к которому шхуна подходила с минимальной скоростью. Материалы судебного дела воспроизводят с точностью все происшедшее в тот момент на шхуне.

А. С. Стенину, стремившемуся до-

биться большой точности исследований, требовалось как можно ближе подойти к берегу, и это всегда было поводом для споров с командиром шхуны «Восток» капитан-лейтенантом С. И. Рыковым. Вот и в то утро между ними состоялся такой разговор, как его передали очевидцы:

— Уже видно дно, — заметил Рыков Стенину, — пора остановиться.

— В такую погоду и при восьми саженях дно видно, — недовольно отвечал начальник съемки. — Идем ближе! Тут раздался крик лотового с бака:

— Три сажени!

В следующий момент послышался скрежет днища шхуны о камни: «Восток» сед на мель. Спустя некоторое время при полном заднем ходе он смялся с нее. Но приступить к операциям гидрографы не успели. Буквально через несколько минут «Восток» снова сед на мель, на этот раз прочно. Дело осложнилось и тем, что резко усилилась зыбь. С шхуны сняли весь груз, рядом с островом встали на якорь прибывшие для помощи корвет «Скобелев», клипер «Навядиня», ковлодки «Горыстай» и «Нерпа».

Почти неделю шли спасательные работы у острова Редклиф, но безрезультатно. Вскоре сильный шторм окончательно разбил корпус шхуны и волны навсегда поглотили ее.

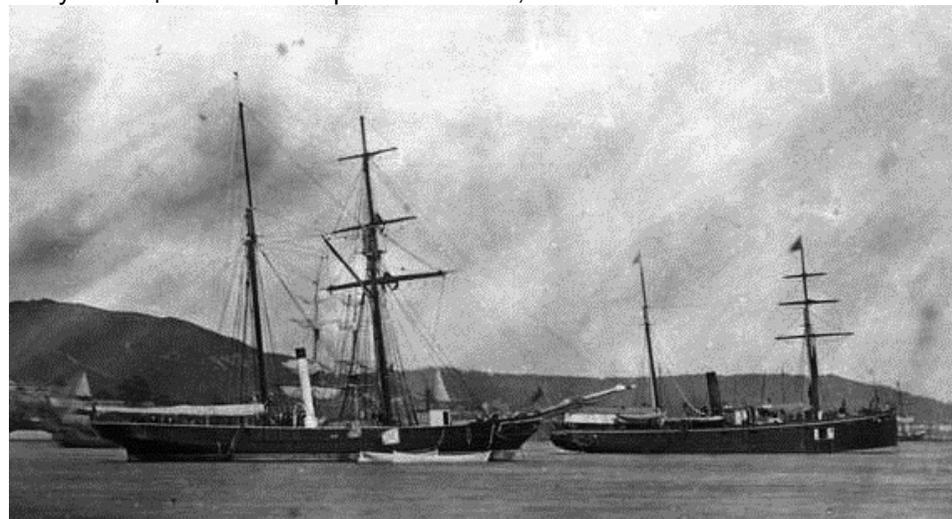
Газета «Владивосток» 17 июля 1883 года писала: «Шхуна «Восток» разбилась совершенно. От судна, вошедшего Голчарова в Охотское море в 50-х годах, остались только мелкие обломки, закрытые водой. Это было старейшее и заслуженное судно Сибирской флотилии, оказавшее немало пользы в свое время. И странное совпадение: первым командиром ее был Римский-Корсаков, но дальше всех командовал шхуной Молчановский, — и шхуна погибла на Редклифе, — рядом с островами Римского-Корсакова и бухтой Молчановского».

Военно-морской суд в Петербурге не утвердил владивостокский приговор, оправдавший командира «Востока», и признал «капитан-лейтенанта Рыкова 2-го за упомянутую неосторожность, повлекшую за собой гибель верного ему судна, считать отрешенным от должности командира с последствиями, означенными в статье 46 упомянутого устава; что касается убытков, происшедших от гибели шхуны «Восток», то ввиду продолжительности службы этого судна все списать за счет казны».

И последнее. На той каменной гряде, где погиб «Восток», в течение нескольких десятков лет потерпело кораблекрушение несколько судов.

А. АЛЕКСАНДРОВ.

Публикация в газете «Красное знамя», 31.03.1988 г.



По результатам поисковой экспедиции 1987 года

Парусно-паровая шхуна «Восток», справа пароход
Доброфлота «Москва», Владивосток, 1880 г.



Группа «Машина времени» на борту «0220-го». На фото слева: в центре - А.В. Макаревич, за ним – А.А. Моторкин. На фото справа - А.В. Макаревич и В.М. Волошин.



Создание «Вектора»:
ремонт полученного тунцеловного бота, весна 1988 года



Выход на БГК-74 к мысу Гамова (бухта Средняя):
А.А. Моторкин и Ю.В. Ведерников, конец октября 1987 года



Члены секции подводного поиска Владивостокского ГСМК ДОСААФ, Владивосток, 10.01.1987 г. (слева направо):

сидят: Ю.В. Ведерников, В.М. Волошин, С.Я. Корякина, А.А. Моторкин, А.В. Флорианский, С.П. Шевцов, В.И. Литвиненко;
стоят: С.А. Бевз, Б.П. Шварц, Ю.В. Фролов, неизвест., В.Л. Данилюк, А.С. Татаренко, неизвест., А.Г. Корякин, В. Самарин, А. Столяров, И.Чижов, неизвест., В. Бунаков



Научный консультант секции – кап. 1 ранга запаса А.И. Груздев (в центре). Справа от него – В.М. Волошин, слева – Ю.В. Ведерников.



Экспедиционные будни секции подводного поиска Владивостокского ГСМК ДОСААФ, конец 1980-х гг.
фото слева: расчет района поиска ведет Ю.В. Фролов, за штурвалом – В.М. Волошин; фото в центре – поисковое судно «Вектор»;
фото справа - В.М. Волошин на палубе «Вектора» перед погружением

Здравствуйтесь Фрии Владимирович!

Извините пожалуйста за солидную задержку с ответом, но, как Вы, очевидно понимаете, вопрос задет не простой и ответ на него требовал длительных поисков. К счастью, они увенчались успехом, что в архивном деле бывает далеко не всегда. Вы, конечно получите официальный ответ от редакции, но я пишу частным образом, так как понимаю Ваше нетерпение, да и сезон проходит, хотя, как я помню, в Ваших краях приличная погода начинается в начале августа.

И так: миноносец № 208 вместе с миноносцами №№ 202, 209, 210, 211 вышел 4 июля 1904 года в 05.00 утра из Владивостока для осмотра бухт залива Петра Великого, главным образом залива Стрелок, острова Путягина и берегов до мыса Поворотный. У Русского острова миноносцы стали на якорь из-за тумана, который разошелся в 07.30. Снявшись с якоря отряд в "строе кучки" № 208 вел справа концевым. В 08.10 прошли остров Скрыплев, в 08.18 отряд отойдя от него на I. I/2 курсом SO 50° в направлении острова Оскольд. Миноносец № 208 наскочил на плававшую мину, которая взорвалась у него под кормой. Миноносец быстро стал погружаться, через 2 минуты вода выступила из люка кают компании на палубу, но переборка машинного отделения держала воду. С других миноносцев подошли шлюпки, людей спасли. Один человек погиб, 3 человека ранено тяжело, 2 легко. Успели снять один кормовой пулемет и некоторые судовые документы. В ящике командира в ящике письменного стола, закрытого на ключ, остались секретные документы:

1. Схема минного заграждения.
2. Опознавательные сигналы Владивостокского отряда крейсеров.

На месте гибели корабля глубина 13 саженей = 27,7 м, пеленг на маяк Скрыплев NW 30°, расстояние до него I. I/2 - I. I/3 мили, с миноносца № 209 был выставлен красный буй.

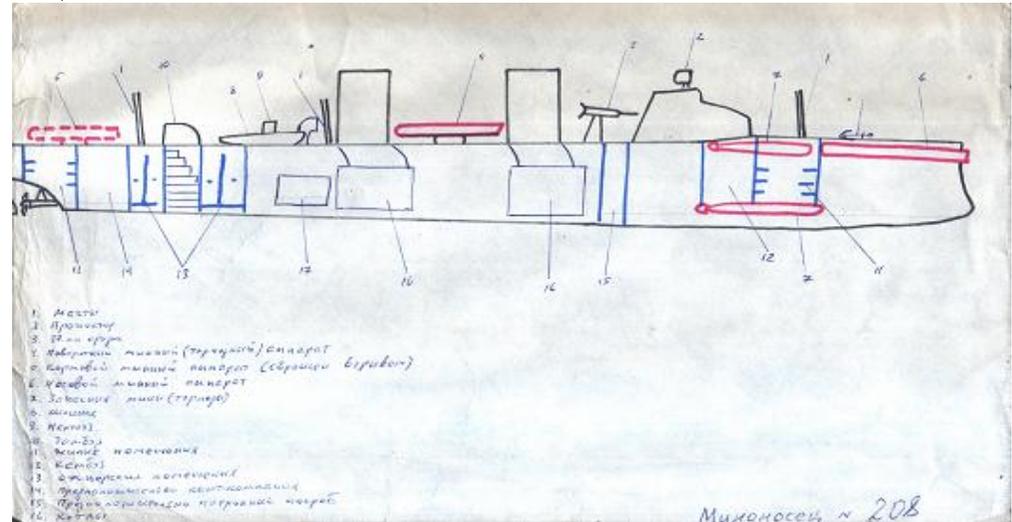
7 июля 1904 года командующий флотом в Тихом океане адмирал Скрыдлов ? приказал организовать работы по подъему миноносца № 208, но 26 июля 1904 года распорядился ("На время войны прекратить все работы"). В более поздних документах, вплоть до середины двадцатых годов никаких сведений о попытке подъема миноносца № 208 нет, а еще более поздние материалы находятся на спец.хранении.

Во всяком случае, в этих местах в 1943-1944 году и неоднократно пеленгуя маяк Скрыплев я ничего не слышал о таких работах ни от старших товарищей, хотя историей флота и кораблей занимаюсь с детства.

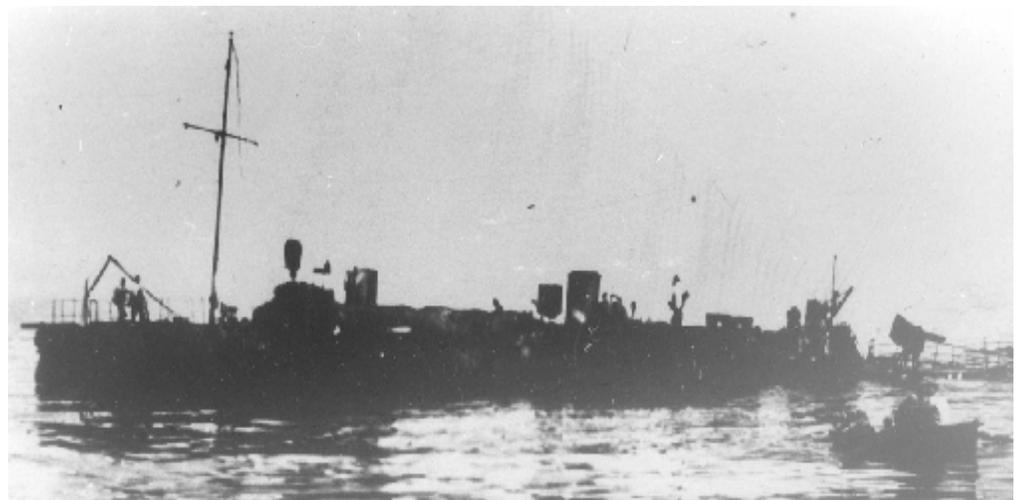
Благодарю за успех в Ваших поисках. Если что-нибудь найдете-буду рад получить от Вас весточку. А если чем-нибудь еще буду полезен-тем более. Всего доброго.

5.06.1986 г. г. Ленинград. Усов Вадим Юрьевич.

Первая весточка о 208-м.
Письмо В.Ю. Усова, ленинградского историка флота.



Наше первое представление о миноносце.
Рисунок В.М. Волошина, 1986 год



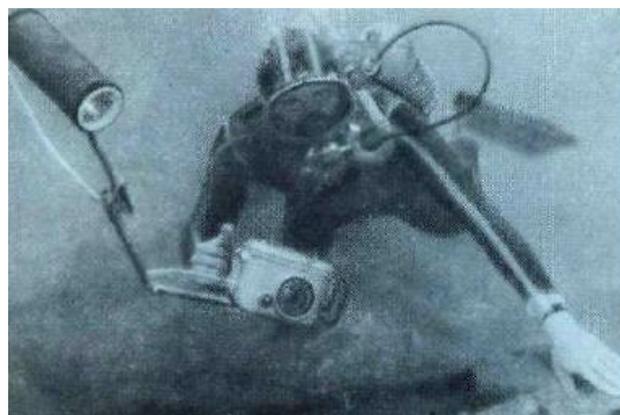
Гибнущий миноносец № 208.
Фото из собрания Н.А. Залесского, предоставлено В.Ю Усовым в 1988 году



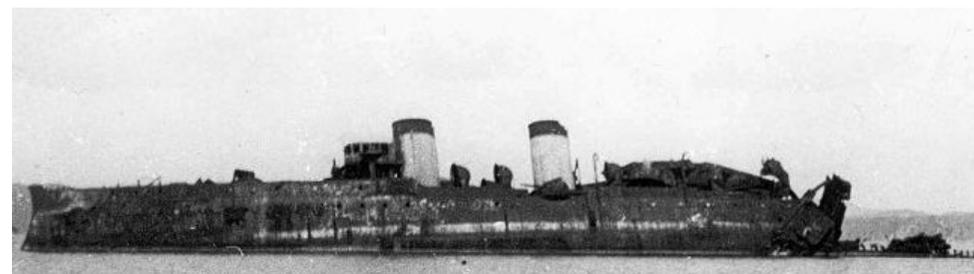
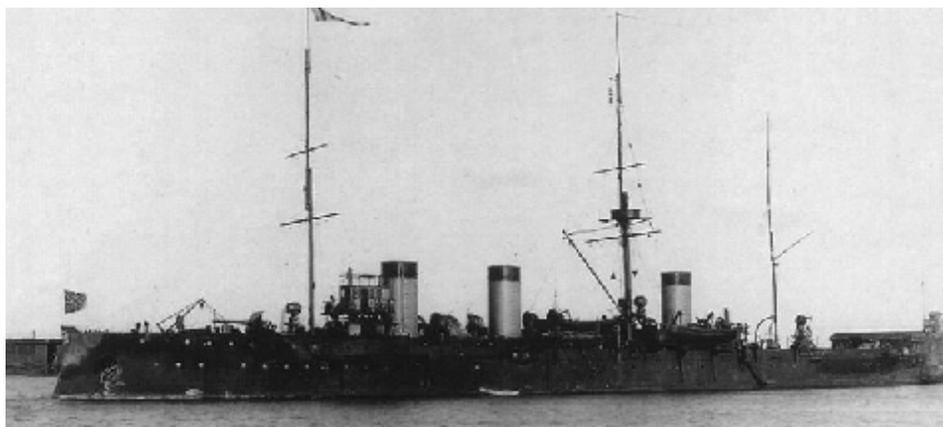
Б.Ф. Горохов на мостике катера «Пеленг»,
1980-е гг.



Члены Дальнегорского клуба «Горгона» осматривают
иллюминатор, поднятый на месте гибели крейсера
«Изумруд», 1989 г.



Экспедиция Дальнегорского
клуба «Горгона» на крейсер
«Изумруд», осень 1982 года
(фото В. Гудзева, журнал
«Спортсмен – подводник» №
72, 1984 г.)



Крейсер «Изумруд»:
вступление в строй, 1904 г. (слева) и после взрыва, 1905-1906 г.



Учредительное собрание Клуба подводного поиска «Восток»,
20 февраля 1988 года



Конференция Клуба подводного поиска «Восток» по итогам года,
29 октября 1988 года

По вашей просьбе

К ТАЙНАМ ПОГИБШИХ КОРАБЛЕЙ

Слышал, что во Владивостоке создан клуб подводного плавания, который занимается поиском затонувших судов. Не могла бы газета рассказать о нем подробнее, а также сообщить его адрес.

Г. НИКОЛАЕВ,
г. Владивосток.

— Признаться, мы приятно удивлены такой осведомленностью автора письма, — сказал при встрече председатель клуба Виктор Матвеевич Волошин, руководитель секции подводного поиска городского спортивно-технического клуба ДОСААФ. — Дело в том, что клуб подводных исследований создан при Приморском государственном музее им. В. К. Арсеньева буквально на днях. Даже имени и эмблемы у нас пока нет. Кстати, будем рады, если в этом нам помогут владивостокцы и гости города.

Клуб наш создан, конечно, не только для поиска и подъема затонувших кораблей, хотя и для этих целей тоже. Ребята будут заниматься разведкой дна прибрежной полосы Японского моря, вести поиск подводных предметов, представляющих историческую и археологическую значимость, составлять карты исследований. Помимо этого, здесь будут вестись теоретические занятия по истории освоения и заселения Приморского края, развития отечественного мореплавания на Дальнем Востоке.

Объединив все секции и кружки подводных исследований, существующие в крае, клуб отныне станет координировать их действия, а значит, даже очень непростые задачи станут по плечу.

Кандидатами в члены клуба, как мы узнали, побывав на одном из первых его заседаний, могут стать все желающие, те, кто занимается подводным плаванием. Нашему читателю Г. Николаеву мы можем сообщить также, что прописались приморские акванавты в музее, по адресу: ул. Ленинская, 20.

Несмотря на свой «младенческий» возраст, клуб уже вовсю обсуждает планы на будущее. И, надо сказать, они довольно впечатляющие. Нынешним летом ребята снаряжают небольшую экспедицию для обследования совместно с канскими акванавтистами знаменитого фрегата «Паллада», затонувшего в Татарском проливе в 1856 году. Намечают поднять со дна машину с первой опытной паровой шхуны «Восток», построенной в Англии в 1851 году. В свое время ее приобрел Е. В. Путятин. Она участвовала в экспедиции Г. И. Невельского, сопровождала тот же фрегат «Паллада». Во время сильного шторма шхуна разбилась о камни недалеко от острова Стенина.

Т. КАЛИБЕРОВА.

На фото сверху слева, сидят:
- первый ряд А.И. Котов, В.М. Волошин, А.В. Флорианский, А.З. Шарин, Б.В. Панаиоти;
- третий ряд слева СА Бевз, третий ряд справа – В. Чекалов.
- за трибуной – А.И. Груздев.

На фото сверху справа: почетная грамота вручается Славянской секции Клуба подводного поиска «Восток» (Н.В. Рябухин), слева от него сидят Г.Л. Силантьев и А.И. Котов. За столом президиума А.И. Груздев.

Публикация газеты «Красное знамя»
от 16 марта 1988 года



Участники экспедиции «Хасан-88»
(слева направо)

сидят: Николай Дзюба, Николай Рябухин, неизвест., Александр Тюфякин, Юрий Драгальчук
стоят: Валерий Чекалов, две женщины – работницы музея им. Арсеньева, начальник погранзаставы, Наталья Полозова, работник Музея им. В.К. Арсеньева, пограничник, Андрей Сазонов, пограничник, Алексей Куприянов.



Подводный поиск
на местах Хасанских боев

Ю. Драгальчук с находкой



Найденные реликвии Хасанских боев





Поисковый катер № 0220
Владивостокского ГСМК ДОССАФ



Поисковый катер «Пеленг»
дальнегорского клуба «Горгона»



Катер-торпедолов: отстропка 120-мм орудия
для буксировки к плавбазе



Подъем 120-мм орудия на борт плавбазы
(фото из газеты «Красное знамя», 21.09.1988)

Снизу слева: И.В. Трубачев с находкой – 120-мм
снарядом. Рядом – А.З. Шарин



Участники экспедиции
у поднятого орудия крейсера «Изумруд» (слева направо):
В.М. Волошин, С.А. Бевз, неизвест., неизвест., А.И. Голодный,
А. З. Шарин, Ю.В. Фролов. Владивосток, Музей ТОФ,
октябрь 1988 года





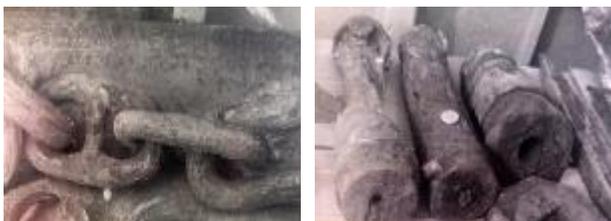
Фото слева: участники экспедиции «Паллада-89» возле памятника фрегату. Бухта Постовая, г. Советская гавань, август 1989 года.



Участники экспедиции рассматривают находку - иллюминатор фрегата «Паллада». Слева направо: капитан ЭС «Громобой» (?), И.В. Трубачев, С.А. Бевз, Ю. Прокопьев (Москва).



Экспедиция на переходе: катера «Вектор» (слева) и «Пеленг» на буксире у «Громобоя», август 1989 года



Реликвии фрегата «Паллада»: кусок якорной цепи и элементы парусного такелажа



4 стр. — «КРАСНОЕ ЗНАМЯ» 29.08.89

ВСТРЕЧА С ЛЕГЕНДОЙ

ВО ВЛАДИВОСТОК ВЕРНУЛАСЬ ЭКСПЕДИЦИЯ КРАЕВОГО КЛУБА ПОДВОДНОГО ПОИСКА «ВОСТОК», ИССЛЕДОВАВШАЯ НА ДНЕ МОРЯ ИСТОРИЧЕСКИЕ КОРАБЛИ РОССИЙСКОГО ВОЕННОГО ФЛОТА «ПАЛЛАДА» И «ИЗУМРУД».

Год назад наша газета писала о работах подводников «Востока» в заливе Владимира, которые подняли с крейсера «Изумруд» ценные реликвии. И вот теперь новая экспедиция окрещенного за год клуба смогла побывать сразу в двух притягательных для исследователей местах.

На палубе головного экспедиционного судна «Громобой», который в эти дни стоит у 30-го причала Владивостока, посетители могут увидеть немало ценнейших находок: иллюминаторы, икорные цепи, гнезда артиллерийских ядер, прекрасно сохранившиеся доски из тикового дерева — все это с «Паллады»; машинный телеграф, орудийный щит, бабиновый подшипник — с «Изумруда». Ни одна из этих деталей не была демонтирована, это только то, что было разрушено в момент гибели судов и позднее.

Но как бы ни были ценны эти находки, многие из которых пролежали под водой 140 лет, главная цель экспедиции была в том, чтобы проверить состояние ко-

раблей, возможность подъема и сохранения для предлагаемого музея — Гавани знаменитых кораблей. Из рассказов руководителя экспедиции Сергея Александровича Веза, акванатиста Дмитрия Земляникова, Николая Рябухина мы поняли, что как ни горька была первая встреча под водой с «Палладой» — ведь современные варвары, склонные к коллекционированию, растащили значительную часть верхней палубы, — дальнейшее обследование показало, что под слоем ила «Паллада» сохранилась. Ее можно и необходимо поднять, вернуть народу частицу его истории.

В ближайшее время мы опубликуем дневник этой экспедиции.

А. ЛОСЕВ.

НА СНИМКАХ: экспедиционное судно «Громобой» во Владивостоке; исторические реликвии на палубе судна.

Фото В. Барабаша.

Публикация газеты «Красное знамя» от 28.09.1988 г. (из архива Клуба подводного поиска «Восток»)

Рабочие моменты экспедиции: перед погружением на расчистку конструкций фрегата (слева) и поднятый со дна мусор





Участники экспедиции «Курильский десант-90»
на палубе «Громобой», сентябрь 1990 года



Экспедиционное судно «Громобой» на рейде о-ва Шумшу,
сентябрь 1990 года

Имя судна: «ГРОМОБОЙ»
 Место назначения: Курильские острова
 1. Названия судна: «ГРОМОБОЙ»
 2. Порт, № регистрации: Владивосток
 3. Год в составе судна: тип СРТМ, 1941
 4. Собственник судна: КауБ Владивостога

| № п/п | Фамилия, имя, отчество | Гражданство | Должность | Год рождения | Период работы | № судна |
|-------|-------------------------------|-------------|-------------------|--------------|---------------|---------|
| 1. | Гала Сергей Александрович | СССР | нач. экспедиции | 1950 | | |
| 2. | Фролов Ерий Владимирович | СССР | зам. нач. экспед. | 1946 | | |
| 3. | Киселев Геннадий Георгиевич | СССР | командир экспед. | 1936 | | |
| 4. | Калиниченко Евгений Ильич | СССР | капитан | 1941 | | |
| 5. | Энин Илья Александрович | СССР | ст. помощник | 1962 | | |
| 6. | Рябенко Владимир Дмитриевич | СССР | 2-й помощник | 1954 | | |
| 7. | Визиллов Евгений Павлович | СССР | 3-й помощник | 1962 | | |
| 8. | Зайкин Николай Андреевич | СССР | нач. в/отрядов | 1936 | | |
| 9. | Озеров Сергей Николаевич | СССР | боцман | 1958 | | |
| 10. | Аленко Олег Олегович | СССР | матрос | 1968 | | |
| 11. | Трубачев Игорь Валентинович | СССР | матрос-водолаз | 1960 | | |
| 12. | Возовский Сергей Иванович | СССР | матрос-водолаз | 1953 | | |
| 13. | Котов Александр Иванович | СССР | матрос-водолаз | 1953 | | |
| 14. | Гордеева Марина Дмитриевна | СССР | повар | 1965 | | |
| 15. | Озерова Любовь Владимировна | СССР | буфетчица | 1961 | | |
| 16. | Бугачев Александр Никитович | СССР | ст. механик | 1936 | | |
| 17. | Савельев Александр Павлович | СССР | 2-й механик | 1954 | | |
| 18. | Смирнов Николай Николаевич | СССР | 3-й механик | 1940 | | |
| 19. | Туров Сергей Владимирович | СССР | эл. механик | 1954 | | |
| 20. | Нерёхов Иван Сергеевич | СССР | моторист | 1941 | | |
| 21. | Трофимук Николай Петрович | СССР | моторист | 1970 | | |
| 22. | Лисунова Ирина Викторовна | СССР | врач | 1958 | | |
| 23. | Рени Сергей Семенович | СССР | водолаз | 1959 | | |
| 24. | Барин Андрей Александрович | СССР | водолаз | 1960 | | |
| 25. | Савинки Виктор Александрович | СССР | водолаз | 1949 | | |
| 26. | Костер Геннадий Васильевич | СССР | водолаз | 1968 | | |
| 27. | Горбачев Ерий Борисович | СССР | водолаз | 1955 | | |
| 28. | Косенков Сергей Владимирович | СССР | водолаз | 1961 | | |
| 29. | Савонов Андрей Викторович | СССР | водолаз | 1961 | | |
| 30. | Расухин Николай Васильевич | СССР | водолаз | 1952 | | |
| 31. | Мотуз Андрей Иванович | СССР | водолаз | 1962 | | |
| 32. | Драгальчук Ерий Ерикович | СССР | водолаз | 1959 | | |
| 33. | Чехалов Валерий Владимирович | СССР | водолаз | 1961 | | |
| 34. | Вероника Лариса Михайловна | СССР | научный сотрудник | 1967 | | |
| 35. | Эков Сергей Валентинович | СССР | научный сотрудник | 1961 | | |
| 36. | Бедерников Ерий Владимирович | СССР | научный сотрудник | 1964 | | |
| 37. | Ковалев Михаил Тимофеевич | СССР | капитан | 1929 | "Ретивизан" | |
| 38. | Безуглий Александр Николаевич | СССР | ст. помощник | 1961 | "Ретивизан" | |
| 39. | Центнер Ерий Петрович | СССР | 2-й помощник | 1966 | "Ретивизан" | |
| 40. | Кулаков Ерий Константинович | СССР | ст. механик | 1934 | "Ретивизан" | |
| 41. | Внифанцев Кирилл Сергеевич | СССР | анга | 1976 | | |
| 42. | Котов Евгений Александрович | СССР | анга | 1982 | | |
| 43. | Озеров Николай Сергеевич | СССР | анга | 1983 | | |
| 44. | Фролов Максим Ерьевич | СССР | анга | 1979 | | |
| 45. | Балоненко Ольга Геннадьевна | СССР | анга | | | |

Исполнитель: [подпись]
 [подпись]
 [подпись]

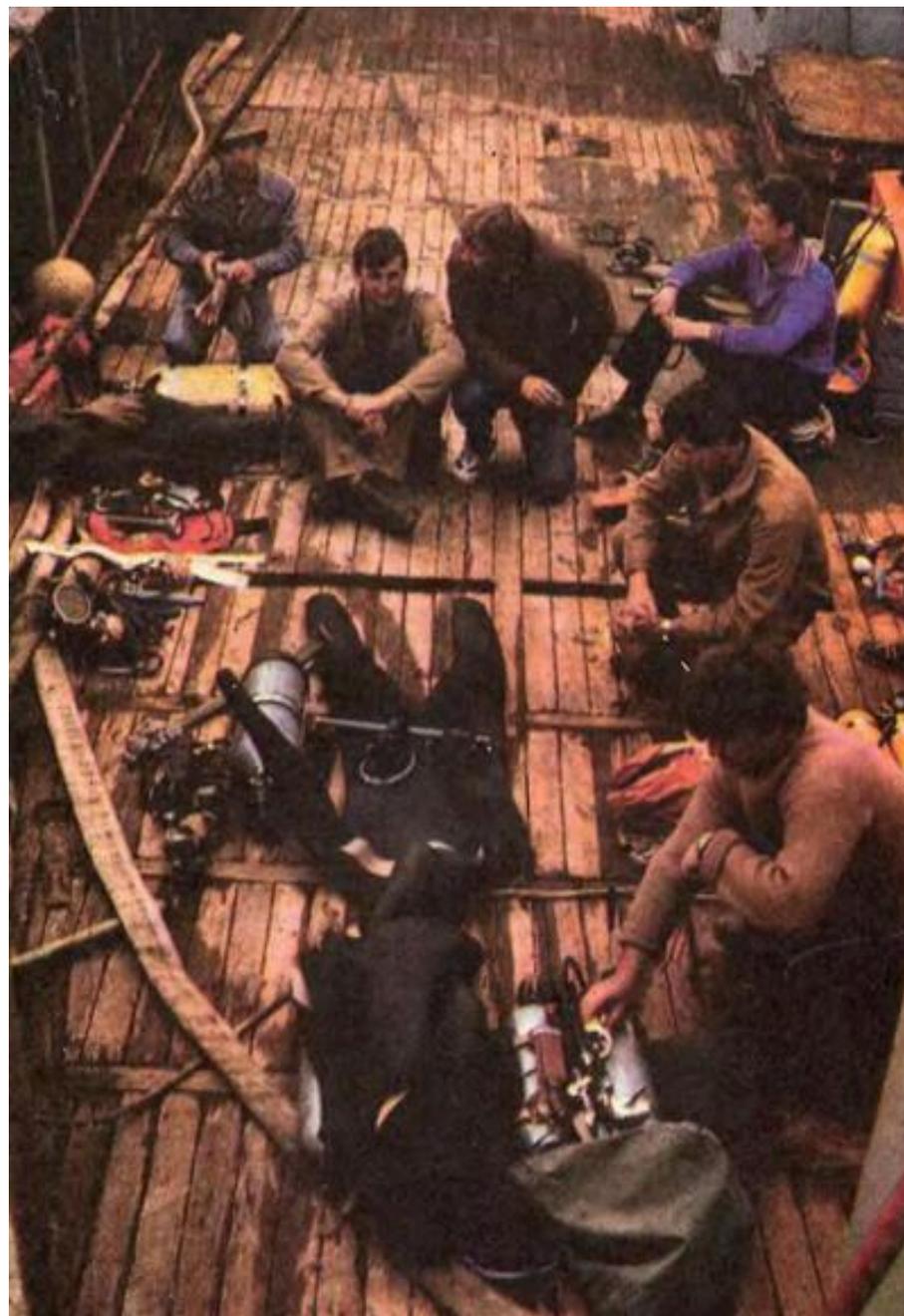


Секция поисковиков Славянки на борту «Ретвизана»



«Ретвизан» на рейде о-ва Шумшу, сентябрь 1990 года

На палубе «Громобоя», слева на право: Г.В. Кестер, Сергей (?),
Н.В. Озеров, имя не известно, С.С. Рейн, А.И. Котов
(фото из журнала «Техника – молодежи»)





«Сухопутная» часть экспедиции: погрузка японской пушки



К погружению готовятся М.В. Лисунова (в центре) и Л.М. Неровная. Слева – А.В. Сазонов.

«Ретвизан» подходит к «Громобю»

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Бытует мнение, а наше время большинство тайн раскрыты в Битве за Иерусалим или в войне. Участники экспедиции «Курильский десант - 90» Прикурского Красногвардейского полка «Восток» считают иначе. Местом их экспедиции исследователи назвали остров-островчик побережья в Шумшу, где в августе 1944 года высадился десант японских войск. В работе принимают участие подполковник ТОФ, научные сотрудники музея имени В. К. Арсеньева, члены клуба подводного поиска из Дальнегорска, Садзюки. Об итогах экспедиции нашему корреспонденту рассказывает председатель Красногвардейского клуба С. А. Вель.

ТАЙНЫ ОСТРОВА ШУМШУ

В процессе подготовки мы узнали, что в 40-е при подходе к берегу высадили пять десантных кораблей и погрузочный катер. Поэтому десант экспедиции ставились проводить поисковые работы как на самом острове, так и под водой. Когда же подошли на остров, выяснилось, что подводные работы, к сожалению, результатов не принесли. Дно оказалось песчаным, и что бы ни пошло, замыкается песком. После трех, почти безрезультатных дней поисков решили полностью перенести работу на берег.

Остров Шумшу во многом уникален. Высота его превышает основательно. Здесь расположены два аэродрома с несколькими взлетными полосами, в виде заповодочек — это позволяло проводить полеты в любую погоду. До сих пор эти аэродромы целы, и на них сохранились останки японских и американских самолетов. Кроме того, на острове размещался госпиталь на пять тысяч человек, после которого еще несколько дней в нем горел свет. В одной из бухточек сохранилась прекрасно оборудованная гидроэлектростанция. Все продукты, все рассчитали аккуратно, кроме героизма наших воинов.

На острове мы провели четыре дня. Прочесали несколько районов. Нашли большое количество боеприпасов, несамые орудия, минометы, встречали аноронимные тайники. Сохранились укреплённые ходы сообщений: а вт оставался там, как лежало 45 лет назад. Везде видны следы боев. А они там тогда там были. Освобождение Курилы доставалось непросто.

Поднимались мы на господствующую над всем островом высоту 171, при штурме которой совершили свой подвиг Герои Советского Союза старшина I статьи Николай Выхлов и матрос Петр Ильичин, закрыв грудью амбразуру вражеского дота.

Большая часть укреплений размещена под землей, в скалах, сопках. Мы видели несколько таких солом с подорванными входами. Немоторные взорваны еще во время боя, другие уже в наше время — любопытных всегда хватало.

К примеру, в одном месте обнаружили такую ложушку: ровный бетонный пол, внешне ничем не примечательный, но стоит только наступить на одну из плит, как она тут же переворачивается. И слова — ровный бетонный пол... Что внутри солом — неизвестно. Может, скрывались там, самолеты? Остаётся только гадать. Просто там туда не пойдешь, нужно долго и основательно готовить.

Если под воду до ныряния не спустился, то на берегу мы оказались не первыми. В этом году с острова вывели в Центральный музей Военно-воздушных сил страны японский танк (по легенде японская большая редкость). Но танкетка и «самозванец». Так, перед нами «трудилась» группа старинных илассников из Петропавловска-Камчатского. Их привез

пашей-то сумкина собирать, и подправить боеприпасы. И только когда они стали действительно что-то исправлять, их упустили. Это совсем не смешно. Что говорить, если мы направили на минное поле. Хорошо, что среди нас находились офицеры морской пехоты с миннозачетными — разминировали. Ну, конечно, серьезные исследования, оснащенные специальной техникой. Остров очень интересен, но в работу на нем тяжело.

Нас сильно поднимало время. У многих заканчивались сроки. В последний день провели подводные работы во второй Курильский пролив, где впервые же погружения дали результаты. Возмощно, если бы они сразу начались, конечно там, нам удалось бы собрать больше материалов. Загружали на «Громобю», то, что удалось вынуть, отправлялись в обратный путь. По дороге зашли уже в третий раз в залив Владимира на место гибели крейсера «Науруз». Часть выживших за все время экспедиции передали в краевой музей имени В. К. Арсеньева, артиллерийские орудия — в музей КТОФ. Отдельные экспонаты находятся в реставрации на Дальзаводе.

Будем надеяться, что это на последний поход «Восток» на Курилы. Работы там много, и экспедиция вылезает в настоящих условиях еще предстоит подобрать ключи к тайнам острова Шумшу.

Публикация об экспедиции «Курильский десант - 90» (из архива Клуба подводного поиска «Восток»)





Сергей Александрович Бевз (1950-2001 г.), один из активных участников создания и руководитель Клуба подводного поиска «Восток», основатель (1990 г.) и первый руководитель Детско-юношеской флотилии «Восток» до 2001 года.



База Клуба подводного поиска «Восток», 1990 г. На первом плане стоят суда клуба – катер «Ретвизан», буксир «Пересвет», рейдовые катера «Баян» и «Абрек». На втором плане видны надстройки плавбазы «Восток» (бывш. МРК «Курсограф») и ракетного катера, переданных Тихоокеанским флотом.



Детско-юношеская флотилия «Восток» (архив Клуба подводного поиска «Восток»)

Остров Рейнеке. Каменный век...

Я на хлеб продавала. На острове Рейнеке. С борта катера "Ретвизан". Капитан Генрих Петрович Костин попросил помочь. На развалившемся пирсе столпились в очереди все местные жители - старики и старухи. Оно и понятно - хлеб сюда не завозят уже три года.

Не хотела бы я, чтобы мои родители жили на Рейнеке. Перевод или посылку сюда не пришлешь - нет почты. К примеру, эту статью на острове никто не прочтет - не получают здесь газет и журналов.

Больницы нет. Есть фельдшер, но и она скоро уедет, так как дети ее подросли и им скоро в школу. Старикам - жить без больницы... Такое только в страшном сне может присниться.

Продукты можно купить в небольшом магазинчике, но выбор убогий. Когда прикмет нужда, саде старики в лодочку (не моторную, конечно. Откуда на о. Рейнеке взять топливо?) и гребут в сторону полуострова Ликандра, отсюда несколько километров по острову Попова пешком до магазина. Хорошо в ясный день. А зимой!

Если кому надо к родственникам на о. Рейнеке, то добираются люди до о. Попова, затем неблизкий путь о полуострова Ликандра. А там надо кричать, махать руками или жечь костер в надежде, что кто-нибудь услышит на Рейнеке и приплывет. Здесь даже небольшое брезентовое укрытие соорудили, чтобы в случае чего и от дождя укрыться, и переночевать, если ночь захватит. Каменный век, одним словом.

Конечно, так было не всегда. Долгие годы и паром, и катер портофлота на Рейнеке ходили регулярно, был маршрут Владивосток - о. Попова - о. Рейнеке. Но однажды паром так врезался в пирс, что тот обрушился. Дальше было просто - составлен акт, что на Рейнеке нет оборудованного причала, и потому ТО "Владморпасс" отказывается обслуживать этот остров.

Три года мэр о. Попова Г. Ф. Подкорытов искал

разные варианты, как восстановить сообщение между Владивостоком и Рейнеке. Но времена наступили рыночные, и никто не хочет браться за нерентабельный маршрут.

И только команда "Ретвизана" под командованием Т.П. Костина приняла участие в судьбе жителей о. Рейнеке. Это случилось немногим больше месяца назад. Катер был восстановлен из списанного гидрографического судна, принадлежащего "Востоку". Этот военно-патриотический клуб занимается поиском и подъемом затонувших кораблей, славы русского флота. Само имя катера "Ретвизан" из плеяды доблестных кораблей русского флота, которые участвовали в русско-японской войне вместе с крейсером "Варяг".

С администрацией Первомайского района Владивостока договорились, что катер будет два раза в неделю доставлять людей на остров. Отправляясь в первый рейс, экипаж теплохода сбросился и купил сто булок хлеба. Продавали его по той же цене, что и покупали. Ни о каком наваре речь не шла - не те моряки люди. Старухи, которым в первый раз хлеба не хватило, плакали. Их утешали: "Еще привезем". С тех пор в каждый рейс берут хлеб.

Жителей острова "Ретвизан" обслуживает бесплатно. Для остальных билет стоит 13800. Это дешевле, чем у ТО "Владморпасс". Но жителей на острове всего 74 человека, да и остальные - это туристы, которые ездят только летом. Значит, дальше катер будет работать в убыток! Городской казны, может быть, хватит оплатить его работу, может быть - нет. Хотя речь идет о сумме не такой уж астрономической - 8 миллионов. Но на островах вокруг Владивостока все экономические проблемы сегодня обострены до чрезвычайности.

На Попове постоянные перебои с электричеством, доставка продуктов дорогая, что влияет на цены в магазине. С топливом перебои, зимой дети довольно долго не учились - нечем было топить

школу. Местный рыбокомбинат - единственный работодатель - погода не платит своим рабочим, так как нет поступлений от допкинков.

На Рейнеке тот же рыбокомбинат вынужден был закрыть единственный засольный цех.

В этой ситуации трудно представить себе, что у острова может быть будущее. Тем не менее Г.П. Костин считает, что потенциал их велик.

Сейчас на Рейнеке жители держат около 90 коров. Их можно было бы заменить на породистых, высокоудойных, и молочное животноводство стало бы очень выгодным, - считает Генрих Петрович, - жил раньше на острове человек, который выращивал тонкорунных овец. Стадо овец здесь есть и сейчас, для него существуют идеальные условия, отличные пастбища. Но если бы кто-то занялся прядением и начал вязать чистошерстяные свитера, то, может быть, Рейнеке прославился бы ими. В летнее время сам бог велел принимать здесь отдыхающих. На острове много пустыщих и вполне приличных домов. Никто только не берется за это дело.

Вдобавок есть возможность разведения моллюсков и трепангов, можно наладить производство сувениров, да и мало ли что могут придумать предприимчивые люди! Может быть, когда появятся солидные капиталы, когда их обладатели будут искать, куда их вложить, тогда заинтересуются они островом Рейнеке и начнется здесь совсем другая жизнь? А пока старики подходят к катеру "Ретвизан" и просят капитана привезти хоть немного сахара. Ягода в саду пропадает. Не мешок просят, а килограмм пять. На большее денег нет. А что будет, если рейсы "Ретвизана" с наступлением холодов прекратятся? Страшно подумать.

Н. ДЕКА.

Рейнеке - Попова - Владивосток.

Владивосток



По следам чорских аварий и катастроф

Евгений ШОЛОХ,
"Владивосток"

Флаг-сигнал "Воду водлазятые работы" вновь поднят над судами флотилии морского патриотического объединения "Восток": "Ретвизаном", "Леленгам" и "Командором".

Сы в се - в по счету экспедиционный сезон члены краевого клуба подводного поиска при МПО "Восток" - энтузиасты-акваинисты из Владивостока, АО "Славянский судоремонтный завод" и дальневосточной секции "Горгоня" приурочили к Всероссийской вахте Памяти в честь 50-летия Победы над фашистской Германией и предстоящему 300-летию отечественного флота.

В планах участников экспедиции продолжение работ на парусно-винтовой шхуне "Восток", затонувшей более 100 лет назад у полуострова Степана, поиск минноносца российского флота № 208, подорвавшегося на mine в русско-японскую войну у острова Скрыпленя, а также пропавших без вести в августе 1941 года в заливе Петра Великого двух подводных лодок ТОФ "М-49" и "М-53".

Экспедиция организована при участии центра Морской славы Тихоокеанского флота, Общества изучения Амурского края и материальной помощи управления культуры администрации Приморья.



Г.П. Костин, капитан «Ретвизана», 1995 г.



В.Ю. Трубников, исследовавший в 1990-е годы место крушения парохода «Владимир» на парусно-моторном боте «Командор»



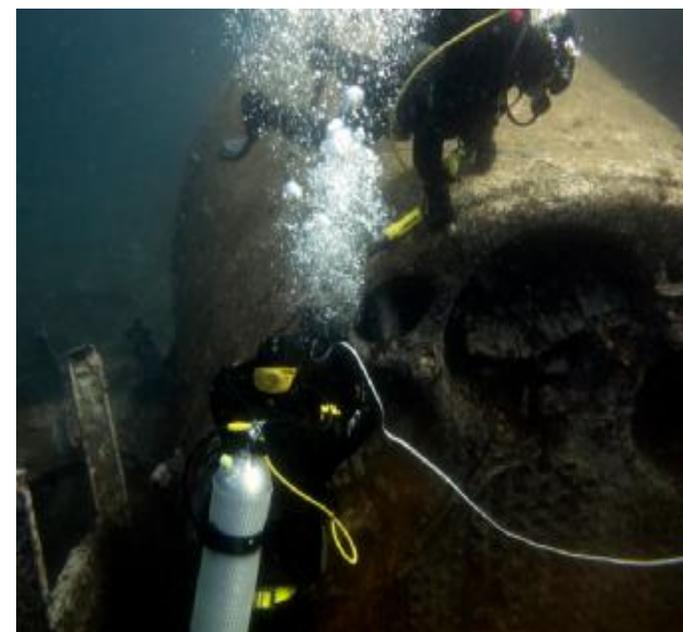
Верхний ряд:
обломки парового котла шхуны «Восток»

Установка памятника шхуне «Восток»
на острове Стенина, 2012 год



Винт парохода «Индигирка»

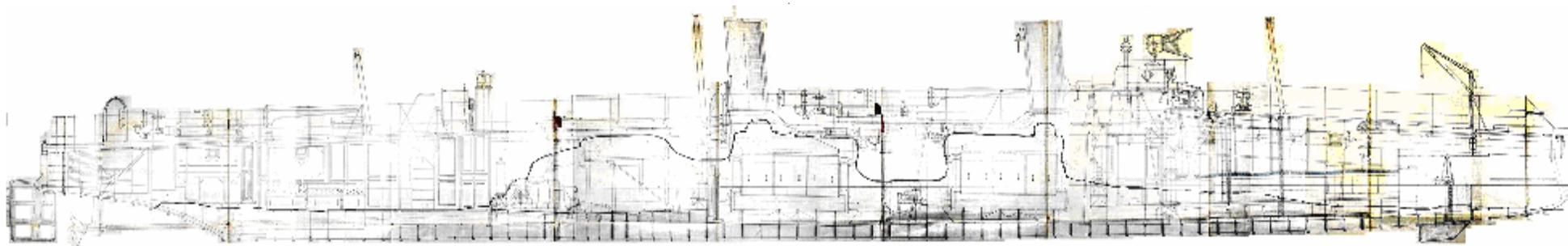
И.Р. Неупокоев с товарищем обследуют
паровой котел «Индигирки»



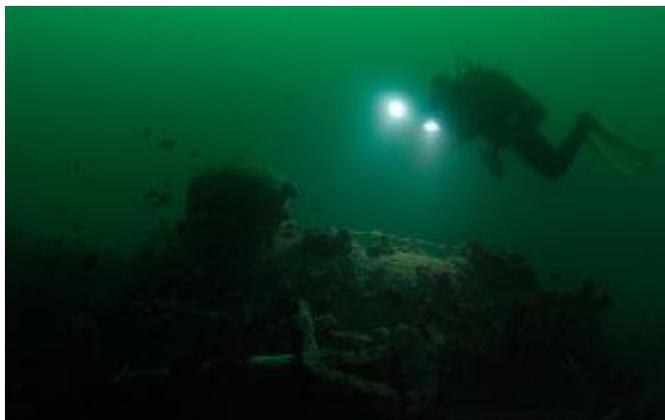
Киль парохода «Люция –
Виктория»

Р.А. Фадеев с иллюмина-
тором миноносца № 208





Современное состояние погибшего корабля
(сохранившиеся конструкции выделены линией, выше которой конструкции утрачены)



Останки миноносца № 208,
найденные экспедицией Клуба подводного
поиска «Восток» и «Общества изучения
Амурского края» в 2011 году

Экспозиция «Миноносец № 208» в Фи-
лиале Военно-исторического музея ТОФ
«Ворошиловская батарея» (о-в Русский).
Создана группой Р. А. Фадеева в 2014 г.



Миноносец № 208: четверть века поиска, 1986 - 2011 гг.



Вид на о-в Скрыплева с места гибели миноносца № 208, сентябрь 2017 года.



Рабочие эпизоды экспедиции
(слева на право):

подъем поисковой аппаратуры из трюма, опускание в воду видеокамеры, засечка на мониторе эхолота останков миноносца, перед погружением.



Участники экспедиции (слева направо):

А.Г. Кеворков (член клуба «Восток»), Ю.В. Ведерников (научный сотрудник Музея истории подводных сил России (Санкт - Петербург)), Б.П. Левашко (руководитель клуба «Восток»), Р.А. Фадеев (руководитель секции подводного поиска Приморского краевого отделения Русского Географического Общества).



Клубовский катер «Маяк»



Слева сверху – здание Клуба подводного поиска «Восток»,
слева – кают-компания Клуба, справа – вид на пирс.



Члены Клуба подводного поиска «Восток» и воспитанники Морского патриотического объединения «Восток».
Нижний ряд, в центре - Г.П. Костин, ветеран подводного поиска Приморья.
Владивосток, осень 2017 года

Общественные подводные исследования: декларация Клуба подводного поиска «Восток»

Подводный поиск, как вид общественной деятельности в Приморском крае, имеет более чем полувековую историю. Начатый первыми энтузиастами в 1960-х гг., в последующие полтора-два десятилетия организационно сложились и успешно работали подводно-поисковые группы во Владивостоке, Дальнегорске, Славянке, Находке и других населенных пунктах Приморского края. Итогом их деятельности стало обнаружение и обследование погибших шхуны «Восток», крейсера «Изумруд», исследование морской флоры и фауны. Закономерным результатом развития подводного поиска стало создание в 1988 г. приморского «Краевого клуба подводного поиска «Восток», успешно выполнившего ряд исследовательских экспедиций. Деструктивные процессы девяностых годов негативно отразились на этом виде общественной деятельности Приморского края.

Однако на рубеже столетий и в последующие годы в регионе постепенно сформировались новые поисковые сообщества, которым идеи общественно-поисковой деятельности не являются чуждыми, что формирует существенный потенциал подводных исследований. Это актуализирует необходимость наличия единого центра, в компетенции которого будет организация и проведение подводных исследований на общественных началах. Полагаем, что эти функции могут быть возложены на Приморскую спортивно-исследовательскую общественную организацию «Клуб подводного поиска «Восток».

Цель и принципы проведения общественных подводных исследований

Цель общественных подводных исследований определена самой сутью существования и деятельности «Клуба подводного поиска «Восток» - краеведческое изучение дальневосточного региона на безвозмездных началах.

В основу организации и проведение общественных подводных исследований положены:

- Принципы «Конвенции об охране подводного культурного наследия» ООН, а именно: «*in situ*», т.е. сохранения объекта подводного культурного наследия на месте его обнаружения, до разрешения любой,

связанной с ним деятельности, поощрения ответственного и безвредного доступа с целью наблюдения или документирования «*in situ*» подводного культурного наследия для информирования общественности, должного уважения ко всем человеческим останкам, находящимся в морских водах.

- Принцип общественной пользы, что подразумевает наличие социально-значимого результата, как-то повышение уровня краеведческих знаний и их популяризация среди населения, патриотическое воспитание, пропаганда здорового образа жизни и развитие идей волонтерства в среде детей и юношества, защита объектов культурного наследия, морской экологии дальневосточного региона, расширение туристического потенциала Приморского края и иные формы общественного эффекта.

- Принцип общественной инициативы, что подразумевает добровольное и индивидуально-инициативное участие лиц, заинтересованных в этом виде деятельности. В исследовательских работах могут принимать участие лица, разделяющие идеи и положения (правила) общественно-поисковых работ, и заявившие об этом в «Клуб подводного поиска «Восток».

- Принцип общественного содействия, что подразумевает предоставление необходимой краеведческой информации, иной помощи в проведении культурно-массовых мероприятий со стороны «Клуба подводного поиска «Восток».

- Принцип целевого единства и координации деятельности, что подразумевает осуществление подводно-исследовательских работ в едином формате, по единым планам, сформированным на определенный период, и утвержденным совместным решением «Клуба подводного поиска «Восток» и стороны-партнера.

- Принцип хозяйственной самостоятельности, что подразумевает самостоятельное материально-финансовое обеспечение участниками общественно-поисковых работ своей деятельности.

Организационные формы проведения, предмет и потенциал общественных подводных исследований

Организационной формой проведения общественных подводных исследований является экспедиция, формируемая с учетом изложенных выше принципов, проводимая в соответствии с утвержденным планом работ и положением об экспедиции.

Экспедиция является некоммерческим партнерством «Клуба подводного поиска «Восток»» и заинтересованных лиц, реализуется в правовом формате простого товарищества (совместная деятельность без образования юридического лица). Экспедиция осуществляет свою деятельность под вымпелом (флагом, фирменным знаком) «Клуба подводного поиска «Восток»» и флагом (вымпелом, фирменным знаком) стороны-партнера.

Областью (сферой, пространством) деятельности экспедиции является морская среда в любых формах ее проявлениях. Предметом подводных исследований выступают: а) различные объекты морской среды естественного и искусственного происхождения; б) процессы, протекающие в морской среде, под воздействием факторов естественного и искусственного происхождения.

Частными случаями предмета подводных исследований могут быть:

- корабли и суда, иные предметы, затонувшие в дальневосточных акваториях и представляющие интерес, как объекты истории Дальнего Востока;
- исторические артефакты, как предметы культурного наследия цивилизаций, существовавших в прибрежном пространстве дальневосточных территорий и акваторий;
- флора и фауна в прибрежном пространстве дальневосточных территорий и акваторий, их состояние и процессы развития, оценка угроз жизнедеятельности живому миру;
- береговая черта и прибрежный шельф дальневосточных территорий и акваторий, их состояние и процессы развития;
- рекреационный потенциал и экологическое состояние прибрежных территорий и акваторий;
- иные объекты и процессы морской среды.

Предметно-поисковый потенциал общественных подводных исследований

| Предмет исследования | Общая характеристика, актуальность исследования и перспективность приложения результатов |
|----------------------|--|
| Затонувшие объекты | Всего с 1648 по 2014 гг. в акваториях Дальнего Востока затонуло порядка 900 кораблей и судов. Исторически зафиксирована гибель нескольких десятков самолетов. К современности исследованы единичные затонувшие объекты. Системное исследова- |

ние затонувших объектов позволит расширить базу знаний об истории Дальнего Востока, пополнить музейно-выставочный фонд. Популяризация результатов экспедиций будет способствовать патриотическому воспитанию населения в целом, детей и юношества в главном.

| | |
|--|---|
| Культурное наследие цивилизаций Дальнего Востока | Бохайское государство (698-926 гг.) - первое государственное образование на территории Дальнего Востока России. Чжурчжэни (1115-1234 гг.) – племенная государственность, населявшая Дальний Восток и северо-восточный Китай. До настоящего времени целевые подводно-археологические исследования прибрежной полосы в интересах изучения указанных эпох не проводились. Систематизация имеемых данных и уточнение сомнительных сведений позволяет создать научно-исследовательский задел в этом аспекте средневековой истории Дальнего Востока. |
| Живой мир прибрежных территорий и акваторий | Животный мир Японского моря уникален. Это подтверждается созданием на акватории залива Петра Великого единственного в России морского заповедника. Анализ состояния животного и растительного мира должны стать одним из главных направлений деятельности секции подводных исследований. Так же как и популяризация уникальности природы Приморья на территории России и за рубежом. |
| Рекреация | В современности туристическая индустрия региона развивается по «выездной модели». Описание, оценка и популяризация рекреационного потенциала прибрежных территорий и акваторий будет способствовать развитию въездного туризма и притоку инвестиций в Приморской край. |
| Экология | Сохранение природной среды основная задача современности. Поэтому, экологический аспект является принципиально-базовым условием проведения каждой экспедиции. |

Участие заинтересованных сторон в общественных подводных исследованиях основано на их обращении в «Клуб подводного поиска «Восток»». Заинтересованные стороны должны разделять изложенные принципы и правила проведения общественных подводных исследований. «Клуб подводного поиска «Восток»» вправе отказать заявителю, не мотивируя свое решение.

Нематериальные результаты общественных подводных исследований (фотографии и видеопродукция, статьи, печатная продукция, программные продукты, виртуальные презентации и т.п.) являются гласными, публикуются в средствах массовой информации, отдельных печатных изданиях, размещаются в свободном доступе в интернет-пространстве. Права интеллектуальной собственности определяются соглашением между участниками (положением об экспедиции). Участники общественных подводных исследований обязаны в своих публикациях ссылаться друг на друга.

Подъем материальных ценностей (исторические артефакты с затонувших объектов, объектов морского культурного наследия, объекты флоры и фауны и т.п.) осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации, право собственности на данные ценности устанавливается в соответствии с законодательством Российской Федерации. «Клуб подводного поиска «Восток»» и лица, участвующие в экспедиции вправе формировать коллекции, распределяя найденные и поднятые материальные ценности, в порядке определенном положением об экспедиции, и если данные действия не запрещены законодательством Российской Федерации.

Финансирование экспедиции осуществляется за счет вкладов сторон, определенных положением об экспедиции. Каждый участник экспедиции, вне зависимости от величины его вклада, имеет равное количество голосов в вопросах организации экспедиции.

Текущее (повседневное) руководство прохождением экспедиции осуществляется ее руководителем, действующим на правах, установленных положением об экспедиции.

* * * * *

Приведенные выше положения об организации и проведении общественных подводных исследований имеют императивный характер, т.е. не подлежат изменению при организации и проведении экспедиции. Прочие (не указанные) нормы имеют диспозитивный характер и регулируются соглашением между сторонами (положением об экспедиции).

Будущим поколениям подводных исследователей

Главным фактором, предопределяющим успешный результат подводного поиска, является взаимосвязь поколений, при которой современное поколение подводных исследователей опирается на итоги предшествующего поколения, а полученные результаты передает будущим поколениям. Пример четвертьвекового поиска миноносца № 208 это наглядно подтверждает.

Для сохранения преемственности поколений мы передаем будущим поколениям накопленные знания, прилагая ниже перечень российских кораблей и судов, затонувших на Дальнем Востоке и в водах Тихого океана с 1648 по 2014 гг. и карту затонувших кораблей и судов в зал. Петра Великого, с описаниями случаев кораблекрушений в этой акватории.

Материалы предназначены для свободного и некоммерческого использования всеми заинтересованными лицами. Будем рады, если данные материалы окажутся серьезным подспорьем для современных исследователей и стимулируют интерес у детей и подростков. Уверены, что последующие поколения подводных исследователей в свое время поступят точно так же.

Корабли и суда, затонувшие в заливе Петра Великого (приложение к карте)

1. Транспорт «Байкал», 1871 г.

Современник «Паллады» и «Дианы» - парусный транспорт «Байкал» был флагманом Амурской экспедиции Г.И. Невельского. К исходу 1860 г. транспорт «...по ветхости и гнилости...» был признан негодным к плаванию и исключен из состава судов Сибирской флотилии с переоборудованием в блокшив. В марте 1871 г. стоя у берега во Владивостоке транспорт затонул. После его осмотра подъем признали нецелесообразным, ограничившись снятием части оборудования. Предполагаемое место затопления – бухта Золотой Рог, береговая черта напротив памятника адмиралу Г.И. Невельскому.

2. Парусно-паровая шхуна «Восток», 1883 г.

Современник и соплаватель фрегата «Паллада» - парусно-паровая шхуна «Восток» последние годы своей жизни входила в состав Отдельной съёмки Восточного океана. 28.07.1883 г. при промерах возле о-ва Редклиф (ныне - Стенина), шхуна наткнулась на риф у северной оконечности. Сойти с рифа, ни своими силами, ни с помощью подошедших судов, шхуна не смогла и затонула.

Поиск шхуны «Восток» производился в 1960-х гг. группой П.А. Курилова и Г.П. Костина, и был продолжен в 1980-х гг. аквалангистами Владивостокского клуба ДОСААФ, 178-го завода и Славянки. Шхуна погибла на каменной косе меняющей свое положение и «жернова времени» уничтожили металлический корпус. На месте гибели были подняты элементы конструкций железного корпуса, но идентифицировать их принадлежность шхуне «Восток»

не представляется возможным. Осталась не найденной паровая машина шхуны – технический раритет первой половины XIX века.

3. Пароход «Владимир», 1897 г.

Пароход «Владимир» компании «Шевелев и К^о» следя из Владивостока в Посьет, утром 21.06.1897 г. выскочил на камни м. Гамова. Нос парохода оказался на берегу, у отвесной скалы, под кормой же оказалось 5 саженей глубины. Пароход получил пробоины в носовом трюме, а затем и в машинном отделении. Прибывшие на помощь в последующие дни ледокол «Надежный», крейсер «Дмитрий Донской», канонерская лодка «Отважный» и транспорт «Камчадал» оказать существенной помощи не смогли и только сняли пассажиров, команду и наиболее ценный судовой инвентарь. В вахтенном журнале «Камчадала» от 24.07.1897 г. отмечено, что: «...«Владимир» стоял на камнях в 1/3 мили к *NO* от мыса Гамова..., пришла шлюпка, с которой сообщили, что машинное отделение парохода залито водой...».

В период с 1994-1996 гг. место гибели парохода было обследовано В.Ю. Трубниковым на парусно-моторной яхте «Командор». Поиск останков «Владимира» увенчался успехом - были обнаружены элементы кормовой части корпуса, винто-рулевой группы, паровая машина и вспомогательные механизмы, дельные вещи, якорь-цепи с адмиралтейским якорем. Летом 1997 г. на место гибели «Владимира» на парусно-моторной яхте «Командор» вышла экспедиция под вымпелом «Общества изучения Амурского края», с целью картогра-

фировать остатки обнаруженного парохода и снять видеофильм, что и было исполнено

4. Миноносец № 208, 1904 г.

С целью блокирования действий владивостокских крейсеров, японский флот минировал подходы к Владивостоку. Утром, 4 июля 1904 года, миноносцы №№ 202, 208, 210, 211 и 209, вышли в залив Петра Великого, для осмотра бухт и островов. В 8 час.18 мин. «208-й» подорвался кормой на mine. Переборка машинного отделения некоторое время держала воду, и удалось снять только пулемет, а спасением команды занялись шлюпки, подошедшие с других кораблей. Через восемь-девять минут, «208-й» затонул, встав на корму. На месте гибели миноносца (пеленг на маяк о-ва Скрыплева *NO* 38°, дистанция - 1,5 мили) был поставлен красный буюк, после чего отряд вернулся во Владивосток. В том же, 1904 г. предпринимались безуспешные попытки подъема миноносца, и ограничились снятием 47-мм орудий. В дальнейшем к вопросу о подъеме миноносца не возвращались.

В начале 1930-х гг. ЭПРОНОм были «...приняты меры по установлению точного места, миноносца, затонувшего против Русского острова...» (Цит. по: Отчет начальника Дальневосточной партии ЭПРОН, начало 1930 г. – Ю.В.), но безрезультатные.

По найденным нами (Ю.В.) архивным документам, в 1987-1990 гг. аквалангистами Владивостокского клуба ДОСААФ и Клубом подводного поиска «Восток» были предприняты попытки поиска миноносца, но безуспешно. Затем последовали поиски иных дайверов, но с тем же итогом. И только летом 2011 г. судьба

улыбнулась Фадееву Р.А., обнаружившему миноносец и снявшему видеофильм.

5. Пароход «Принцесса Луиза», 1905 г.

По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН пароход «Принцесса Луиза», водоизмещением 4500 т., затонул у м. Петра (в тексте неразборчиво) о-ва Русский в 1905 г. на глубине семи - восьми саженей.

6. Пароход «Варягин», 1906 г.

Осенью 1906 г. «Пароходство прапорщиков», арендовало у владивостокского купца А.С. Варягина пароход «Варягин», намереваясь использовать его на каботажных линиях Приморья.

Утром 7 октября 1906 г., судно, приняв 13 пассажиров первого класса, 210 пассажиров третьего класса и разнообразный груз вышло в рейс по Приморскому краю. Обогнув м. Басаргина, «Варягин» шел Уссурийским заливом, где подорвался на mine и мгновенно затонул. Шлюпки спустить не успели, и из почти 300 человек спаслось не более 15-ти, в том числе и капитан судна Овчинников.

Как показало последовавшее следствие, причинами гибели стали - русская мина заграждения и отсутствие на борту судна карт с указанием районов минных заграждений времен прошедшей войны.

По окончании следствия Овчинников от ответственности был освобожден, а в покрытии убытков от гибели парохода купцу Варягину было отказано. В перечне утраченного при гибели имущества упоминалось особо ценный груз и *60 000 рублей золотом (второй позицией перечня утраченного)*, следовавших в сопровождении чиновника и охраны.

В последующие годы Овчинниковым была организована судоподъемная экспедиция. Работая на глубине 13 сажен, водолазы подняли

часть груза. Пароход был основательно замыт песком, а начавшиеся осенние шторма заставили перенести работы «на потом». Последовавшие затем войны и смены властей заставили отложить дело, а потом оно само собой забылось за давностью лет...

В конце 1980-х гг. известный приморский краевед А.М. Буяков разыскал в архивах сведения об этой трагедии и сделал ряд газетных публикаций, часть которых использована нами. По слухам, в 1990-е гг. было несколько поисковых экспедиций в этом районе и, якобы, пароход был обнаружен, но каких-либо документальных подтверждений этому мы не имеем. И только летом 2015 г. «Варягин» был обнаружен поисковой экспедицией Левашко Б.П. в сильно разрушенном состоянии.

7. Пароход «Князь Горчаков», 1906 г.

Грузовой пароход «Князь Горчаков» Северного пароходного общества, следуя из Одессы на Владивосток, 18 мая, подорвался на mine носовой частью корпуса на японском минном заграждении. Из-за размеров пробоины попытка откачать воду успеха не имела, и через некоторое время судно погрузилось носом по верхнюю кромку форштевня. Команда сошла в спущенные шлюпки и «Горчаков» встав на нос, погрузился в воду. К восьми часам вечера, команда «Горчакова» на шлюпках подошла к о-ву Попова и была доставлена на следующий день во Владивосток миноносцем. Столб дыма от взрыва судна был замечен наблюдательным постом на о-ве Аскольд, сообщившим во Владивосток – «...неизвестный пароход шедший около (по пеленгу-?) м. Гамова, взорвался на mine на SW 85 град. от Аскольда...».

По прибытии капитана «Горчакова» во Владивосток, им был подан морской протест, успеха, однако, не имевший. Погибших среди экипажа не было. Считается, что пароход за-

тонул на линии между о-вами Стенина и Аскольд. Сведений о перевозимом грузе не нами обнаружено, хотя известно, что иск Морском ведомству от Страхового товарищества «Саламандра» составлял серьезную сумму – 1465529 руб. 71 коп....

8. Пароход «Люция-Виктория», 1906 г.

По сообщениям газеты «Дальний Восток», «...итальянский пароход «Люция - Виктория», шедший из Чифу потерпел крушение у SW-ой оконечности м. Вятлина о-ва Русский. Жертв нет. Пароход налетел носовой оконечностью на утес, и сел всем корпусом на плитняк, весь груз под водой... «Лютеция - Виктория» застрахована на 80 тыс. иен, груз тоже застрахован...».

9. Шхуна «Дельфин», 1909 г.

В газете «Дальний Восток» от 8 апреля 1909 г. было опубликовано объявление «Не откажите поместить на страницах Вашей уважаемой газеты настоящее выражение благодарности командиру военного порта и его младшему помощнику г. Феклину за их содействие по спасению шхуны «Дельфин», а также смотрителю маяка о-ва Аскольд за оказанную помощь потерпевшему аварии судну и заботы об экипаже и пассажирах шхуны за время пребывания их на острове. Примите уверение в совершенном почтении, (капитан) владивостокской шхуны «Дельфин» В. Рябокоть».

Иными сведениями об этом случае мы не располагаем.

10. Пароход «Трувор», 1911 г.

О крушении этого судна известно, что оно погибло на побережье Приморья в 1911 г.

Заметим, что данные «Отчета начальника ДВ-партии ЭПРОН», содержат сведения о пароходе «Трувор», водоизмещением 2000-3000

т., погибшем в 1917 г. у мыса Поворотный. Может быть это «одно и то же»?

11. Пароход «Восток», 1922 г.

По данным «Отчета начальника ДВ-партии ЭПРОН» пароход «Восток» 2500 т. водоизмещением, погиб в 1922 г. у мыса Гамова.

12. Моторный катер «Горностай», 1922 г.

При оставлении Белым движением Приморского края, неисправный «Горностай» покидал Владивосток, ведомый на буксире пароходом «Свирь». Недалеко от о-ва Моисеева, катер был оставлен и позже выброшен на камни этого острова.

13. Краболов «Тунгус», 1941 г.

Краболов «Тунгус» подорвался на советском оборонительном минном заграждении 27 июля 1941 г. и затонул в Японском море в р-не м. Поворотный на глубине 120 метров. Вместе с судном погибло 22 моряка.

14 и 15. Подводные лодки «М-49» и «М-63», 1941 г.

Подводные лодки «М-49» и «М-63» пропали без вести в период между 10 и 17 августа 1941 г. в р-не залива Посъет. Предположительно, лодки подорвались на минах советского заграждения. Всего погибло 43 подводника. Известно, что «М-49» ушла 09.08.1941 г. на боевую позицию южнее Уссурийского залива, а сутки позже в море вышла «М-63», патрулируя западные позиции «49-й». Обе подлодки сообщили о прибытии в районы патрулирования, после чего связь с ними пропала. Поисковые операции результата не дали, «М-49» и «М-63» бесследно исчезли....

В 1987 г. Составитель получил письмо от Б.Г. Масленникова, автора книги «Морская

карта рассказывает». В письме сообщались воспоминания одного аквалангиста, якобы видевшего в конце 1960-х - начале 1970-х гг. в одной из близлежащих бухт мыса Гамова затонувшую подводную лодку. К сожалению, письмо не сохранилось, да и иных подтверждений этому тогда найдено не было.

В 2002 г., «Красная звезда» в публикации от 18 мая сообщала «...что летом 1954 года в заливе Посъета наши сторожевые катера преследовали иностранную подводную лодку. После взрыва глубинных бомб на поверхность всплыли пятна соляра. Однако, спустившись на грунт, водолазы обнаружили... советскую подлодку времен Великой Отечественной войны. Ее удалось поднять. В корпусе лодки были найдены останки команды, документы, оружие... Судя по имевшимся повреждениям, лодка затонула после подрыва на mine...».

И в современности (2010 г.) главным штурманом ТОФ кап. 1 р. М.И. Сажаевым на базе архивных документов выполнен анализ причин гибели подлодок, из которых основными считались – подрыв на оборонительных минных заграждениях вследствие навигационных ошибок, подрыв на минах, сорванных с якорей и дрейфовавших через позиции подводных лодок, и снос лодок на минные заграждения.

В первом случае «... наиболее вероятным местом гибели «М-49» можно считать район радиусом 5 миль с координатами центра 42°29,0' северной широты, 132°12,0' восточной долготы... Наиболее вероятным местом гибели «М-63» можно считать район радиусом 5 миль с координатами центра 42°20,0' северной широты 131°20,0' восточной долготы...». Для поиска лодок районы могут быть увеличены в сторону берега, где располагались другие линии мин.

Во втором случае наиболее вероятными районами считаются:

- «М-63»: 41°58,0' северной широты - 131°17,0' – восточной долготы; 42°13,0' северной широты - 131°17,0' восточной долготы; 42°13,0' северной широты - 131°49,0' восточной долготы; 41°58,0' северной широты - 131°49,0' восточной долготы.

- «М-49»: 42°01,0' северной широты – 132°11,0' восточной долготы; 42°16,0' северной широты - 131°09,0' восточной долготы; 42°19,0' северной широты - 132°41,0' восточной долготы; 42°05,0' северной широты - 132°44,0' восточной долготы.

В третьем случае район поиска оценивается как «...достаточно большой и располагается в месте постановки минных заграждений...».

М.И. Сажаевым были рассмотрены и иные версии, как-то: гибель лодок из-за неблагоприятных гидрометеорологических условий, что предполагает их крушение в «в районе назначенных им позиций», и гибель лодок «в бою при встрече с вооруженным судном противника», что предполагает их потерю «за пределами назначенных подлодкам позиций».

16. Спасательный буксир «Республика», 1941 г.

Спасательный буксир «Республика» столкнулся 4 декабря 1941 года с буксируемым им пароходом «Оха» (по другим источникам - «Ола»), получил пробоину в левом борту, перевернулся и затонул в 25 милях к югу от о-ва Аскольд. Погибло 3 человека.

17. Парусно-моторная шхуна ТОВВМУ, 1948(49) г.

Деревянная парусно-моторная шхуна (водоизмещением 10-15 т.) ТОВВМУ затонула на глубине 5-10 метров у м. Ломоносова, на переходе от Первой речки в бух. Миноноска. Причина - поступление воды через дейдвуд-

ный сальник. Экипаж и пассажиры сняты пограничным катером. Информация о гибели шхуны записана со слов ветерана ТОФ, капитана 1-го ранга Копьева В.Ф.

18. Дрифтер «Кит», 1952(?) г.

Дрифтер «Кит» затонул в р-не б. Чинсядзу (ныне бух. Каплунова, Японское море, недалеко от Находки) на глубине 27 м.

Обследовано водолазами АСС ТОФ 12 мая 1952 г.

19. Шаланда № 617, 1953 г.

Несамоходная шаланда № 617 принадлежащая МСПМ, водоизмещением 800 тонн пропала без вести в зал. Петра Великого в первой половине 1953 г. В сентябре-октябре 1953 г. силами АСС ТОФ был произведен безрезультатный поиск.

Предполагаемое место гибели: широта - 42 град., 46 мин., 2 сек. N., долгота -132 град., 32 мин. E

20. Корабль-цель «Декабрист», 1954 г.

Корабль-цель «Декабрист» (так в источнике - Ю.В.) был потоплен во время учебных стрельб 4 августа 1954 г., у северной оконечности о-ва Карамзина (зал. Петра Великого). Координаты затопления: широта - 42 град., 50 мин., 7 сек. N., долгота - 131 град., 41 мин., 5 сек. E.

Бывший японский эскадренный миноносец «Hibiki» построенный в 1932 г. В 1947 г. эсминец был получен как трофей и первоначально именовался «Верный».

21. Корабль-цель «Индирикка», 1954 г.

Корабль-цель «Индирикка» (так в источнике - Ю.В.) был потоплен 25 октября 1954 г. у северной оконечности о-ва Рейнеке в зал. Петра

Великого, во время учебных стрельб. Глубина затопления - 7-15 метров.

22. Корабль-цель «Орион», 195(?) г.

Корабль-цель (бывш. эсминец) «Орион» (так в источнике - Ю.В.) потоплен у северной оконечности о-ва Рейнеке в зал. Петра Великого, время учебных стрельб, предположительно в 1950-е гг. Следует отметить, что в Советском ВМФ никогда не было эсминца с названием «Орион».

23. Корабль-цель «Пересвет», 196(?) г.

Бывший ледокол «Пересвет» затоплен у о-ва Рейнеке в зал. Петра Великого, как цель для учебных стрельб.

В «предшествующей жизни» бывший германский ледокол «Поллукс»(?), полученный по репарациям и активно использовавшийся Тихоокеанским флотом.

24. Шхуна «ТШ-15», 1954 г.

Шхуна «ТШ-15», водоизмещением 112 т., Минрыбпрома выброшена на берег бух. Лихтерной Амурского залива 14.09.1954 г.

25. Сухогрузный пароход, 1954(?) г.

Сухогрузный пароход, ранее принадлежавший Японии и именовавшийся «Люцико-Мару», водоизмещением 3100 т. затоплен к западу от м. Астафьева в Находке, на глубине 6,5 м. Обследован 27.09.1954 г. водолазами АСС ТОФ.

26. Рудовоз без имени, 1954(?) г.

Рудовозное судно затонуло к западу от м. Астафьева (б. Находка) на глубине 5 метров. Обследован водолазами АСС ТОФ 25 сентября 1954 г.

27. Буксир «Б-30», 1954 г.

Рейдовый паровой буксир «Б-30» (типа «Труженик») затонул к западу от м. Астафьева (б. Находка) на глубине 2,5-3,0 метра. Обследован водолазами АСС ТОФ 28.09.1954 г.

28. Зарядовая станция «ЗАС-54», 1958 г.

Зарядовая станция «ЗАС-54» (бывш. ПЛ «С-21», возможно «С-22» или «С-24», проект - XI серии) затонула на глубине 38 м. на траверзе м. Открытого (б. Подъяпольского), в мае-июле 1958 г. при буксировке из бух. Конюшкова в Большой Камень. Экипаж снят буксиром. Информация записана со слов ветерана ТОФ, капитана 1-го ранга Копьева В.Ф.

В тоже время известно, что 11.08.1957 г. в Уссурийском заливе затонула «УТС-72», (бывш. ПЛ «Щ-131»), но позже было поднята АСС ТОФ и сдана на слом. Полагаем, что речь идет об одном и том же случае кораблекрушения.

29. Корабль-цель «ЦЛ-39», 1961 г.

Корабль-цель «ЦЛ-39» (бывш. ЭМ «Разящий», пр. 7.) потоплен 09.07.1961 г. во время учебных стрельб в Японском море

Координаты места: широта - 42 град., 43 мин., 2 сек. N., долгота 132 град., 15 мин., 2 сек. E.

30. Корабль-цель «ЦЛ-33», 1961 г.

Корабль-цель «ЦЛ-33» (бывш. ЭМ «Рьяный») потоплен во время учебных стрельб в Японском море 08.08.1961 г.

31. Морской буксир «Бурный», 1970 г.

Буксир «Бурный» Приморрыбпрома, водоизмещением в 240 т., затонул 29(30) апреля 1970 г. от столкновения с теплоходом «Забайкалье» в зал. Петра Великого. Координаты места гибели: широта - 42 град., 32 мин., 8 сек.

N., долгота - 133 град., 00 мин., 9 сек. E.

32. Сейнер «Лысьва», 1972 г.

Сейнер «Лысьва» колхоза «Рыбак» погиб на промысле в зал. Петра Великого 12.02.1972 г., в р-не п-ова Гамова. Вместе судном погибло 11 рыбаков. Считался пропавшим без вести. Одной из версий гибели выступал подрыв на mine во время траления, иной - посадка на риф во время шторма. В 2002 г. сейнер был случайно найден в 100 м от м. Шульца на п-ове Гамова, на глубине 28 м.

33. Траулер «Чердынь», 1975 г.

Средний рыболовный траулер «Чердынь», приморского колхоза «Рыбак» подорвался на mine заграждения у о-ва Аскольд во время промысла. Судно затонуло, при этом погибло несколько рыбаков.

34. НИС «Кварц», 197(?) г.

Известно только, что НИС «Кварц» (переоборудованный из МРС) погиб в конце 1970-х гг., наскочив на «приморский Камень Опасности» - вертикальную скалу, у м. Гамова, уходящую на 30 м., с заглублением над поверхностью полтора-два метра...

35. Шхуна «Лахтак», 197(?) г.

В современности, затонувшая зверобойная шхуна «Лахтак» является достопримечательностью подводного мира в бухте Витязь Приморского края. Судьба этого судна и обстоятельства его гибели нам не ведомы...

36. Малый ракетный корабль «Муссон», 1987 г.

16 апреля 1987 г. малый ракетный корабль (МРК) «Муссон» участвовал в ракетных стрельбах, проводимых южнее о-ва Аскольд.

Во время стрельб, ракета-мишень изменив

траекторию полета врезалась в надстройку МРК. Разлившиеся по палубе топливо ракеты воспламенились. Пожар бушевал около шести часов, чему немало способствовал конструкционный материал надстройки - алюминий-магниево-сплав, «великолепно» горевшие. На борту взрывался боекомплект, и подойти к «Муссону» для оказания помощи было невозможно. Корабль затонул.

При исполнении воинского долга вместе с кораблем погибли 6 офицеров, 5 мичманов, 23 старшины и матроса, и 5 курсантов морской школы.

37. Сейнер «Демянск», 1990 г.

Рыболовецкий сейнер (РС-300) «Демянск» приморского рыбколхоза «Рыбак» добывал сельдь в Уссурийском заливе кошельковым неводом. 06.10.1990 г. сделали замет и поймали около 500 тонн рыбы. Ни на одной из обслуживающих путину плавбаз на тот момент не оказалось тары, и они ушли в Находку. Сейнер простоял сутки с рыбой за бортом.

7-го октября начала портиться погода, поднялся ветер, разыгралась волна. Судно стало дрейфовать. Из-за долгого времени ожидания и малой глубины рыба «залегла» (т.е. из груза нейтральной плавучести, превратилась в груз с отрицательной плавучестью). В какой-то момент судно опасно накренилось. Возможно, имел место зацеп невода за что-то на дне. Когда крен достиг критической величины, забортная вода проникла в трюм и судно начало тонуть. Никто из людей не погиб – всех взяли на борт находящиеся рядом суда.

Рыболовецкий колхоз претензий к капитану не имел: и судно и трал были застрахованы. Органы следствия также не нашли в действиях капитана каких-либо наказуемых действий. Примерные координаты места гибели: широта

- 43 град., 2 мин. N., долгота - 132 град., 07 мин. E.

Информация записана со слов приморского дайвера В. Ершова.

38. Судно-мишень «Камчатнефть», 19(??) г.

Считается, что пароход «Камчатнефть» (тип «Либерти») водоизмещением 8000 т. использовался в качестве судна-мишени и от полученных повреждений оказался притопленным в бух. Суходол.

39. Краснознаменный эсминец «Войков», 19(??) г.

Эскадренный миноносец «Войков», выведенный из боевого состава и «переведенный» в плавучую казарму, затонул «по ватерлинию» на судоразделочной базе Владивостока в Амурском заливе.

Построен в 1916 г. (типа «Новик») и под наименованием «Лейтенант Ильин» участвовал и отличился в Первой Мировой войне на Балтике. В 1936 г. совместно с эсминцем «Сталин» (бывш. балтийский «Самсон») перешел на ТОФ Северным морским путем. Участник Советско-Японской войны 1945 г., за которую был награжден орденом Красного Знамени.

В 1990-е гг. корабль был основательно «порезан» сборщиками металлолома. Затопленный остов «Войкова» с элементами набора и механизмов сохранился до настоящего времени (2011 г.). Одно из четырех орудий эсминца установлено на Мемориальном комплексе на Корабельной набережной Владивостока.

40. Подводная лодка, списанная, тип не известен, 19(??) г.

Со слов приморского дайвера В.В. Купчика, списанная подводная лодка, предположительно типа «Щ», затонула на рейде судоразде-

лочной базы во Владивостоке, в Амурском заливе, метрах в 60-ти от берега.

От себя заметим, что наверняка это не единственный случай, затопления кораблей и судов у разделочной базы. Полагаем, что «судораздельщики» отчитывались «тоннами вторчермета», а не фактом разделки конкретного судна или корабля. Затонувший корабль «покрывался отчетностью по тоннам» от других объектов разделки, а со временем и терялся «в отчетности».

Так же вспомним, что в отчетах Поисково-спасательной службы ТОФ упоминались

подводные лодки типа «Щ», затопленные в протоке Амура (возможно Шарахунда, имя приводим на память – Ю.В.), на берегах которой «когда-то» располагался сталелитейный завод...

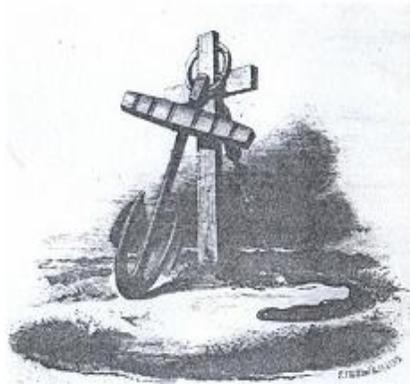
41. Пассажирский катер, 19(??) г.

Пассажирский 60-местный катер, предположительно принадлежавший ДВМП, сел на рифы в р-не м. Крылова порта Находка и затонул. Дальнейшая судьба судна нам не известна.

Пароход «Кудесник», 1912 г. (нет на карте)

В книге А.С. Павлова «Пароходы Сибири, 1844-1918» упоминается о затоплении парохода «Кудесник» осенью 1912 г. Известно, что судно было построено под именем «Суйфун» в 1861 г. для Российско-Американской компании, использовалось на р. Суйфун (ныне - Раздольная) и на приморских линиях, и в последние годы жизни носило имя «Кудесник».

* * * * *



«... Ежели мореходец, находясь на службе, претерпевает кораблекрушение и погибает, то он умирает за Отечество, обороняясь против стихий, и имеет полное право наравне с убиенными воинами, на соболезнование и почтение памяти от соотечичей...»

В.М. Головнин, капитан-командор Российского флота

Мартиролог российских кораблей и судов, погибших на Дальнем Востоке и в водах Тихого океана, 1648-2014 гг.

- А**
- «Авача-101», траулер, 1999 г.
 - «Авиатор», теплоход, 2001 г.
 - «Авиор», теплоход, 2001 г.
 - «Ага», траулер, 1957 г.
 - «Аган», теплоход, 1998 г.
 - «Аджария», баржа, 195(?) г.
 - «Адими», траулер, 1965 г.
 - «Адмирал Нахимов», крейсер, 1905 г.
 - «Адмирал Посъет», траулер, 1962 г.
 - «Адмирал Ушаков», броненосец береговой обороны, 1905 г.
 - «Айсберг», гидрограф. судно, 1952 г.
 - «Айтон-Мару», пароход, 19(??) г.
 - «Аксу», траулер, 1970(1-?) г.
 - «Аланд», пароход, 1918 г.
 - «Алга», сухогруз, 1998 г.
 - «Александр», бриг, 1827 г.
 - «Александр Обухов», плавзавод, 1982 г.
 - «Александра», сухогрузное судно, 2011 г.
 - «Алексей Кулаковский», буксир, 2010 г.
 - «Алеут», винтовая шхуна, 1877 г.
 - «Алеут», шхуна, 1883 г.
 - «Алиса Гак», пароход, 1875(?) г.
 - «Алмаз», буксирный катер, 1968 г.
 - «Альбатрос», буксир, 1946 г.
 - «Альбатрос», буксирн. катер 1958 г.
 - «Альбатрос-101», сейнер, 2001 г.
 - «Альгимаус», яхта, 1996 г.
 - «Альма», сейнер, 2005 г.
 - «Альметьевск», сейнер, 1999 г.
 - «Амбарчик», танкер, 1983 г.
 - «Амвелла» (Amvella), дноуглуб. судно, 2002 г.
 - «Аметист», траулер, 2011 г.
 - «Амур», минный транспорт, 1904 г.
 - «Амур», пароход КВЖД, 1904 г.
 - «Амур», ПСКР, 2007 г.
 - «Амурская», шаланда, 2012 г.
 - «Амурский партизан», траулер, 1979 г.
 - «Анабар», дноуглубительное судно, 2010 г.
 - «Анадырь», шхуна Российско-Американской компании, 1854 г.
 - «Ангара», бот, 1850 г.
 - «Ангара», госпитальное судно (пароход Доброфлота), 1904 г.
 - «Ангара», рефрижератор, 1966 г.
 - «Ангрен» (СРТ-1054), траулер, 1960 г.
 - «Ангарстрой», пароход, 1942 г.
 - «Анива», пассажирское судно 1960 г.
 - «Антонина Нежданова», пассажирский теплоход, 2004 г.
 - «Апшерон», траулер, 2002 г.
 - «Арго», яхта, 1999 г.
 - «Аргонавт», траулер, 2012 г.
 - «Аргунь», пароход, 1861 г.
 - «Аргус», спасательный буксир, 1969 г.
 - «Арматурщик», траулер, 1981 г.
 - «Армель», баржа МВД, 19 (??) г.
 - «Ароса», теплоход, 2004 г.
 - «Артур», пароход КВЖД, 1904 г.
 - «Аскания», траулер, 1993 г.
 - «Астрилово», сейнер, 1993 г.
 - «Атлас», шведск. пароход, 1890 г.
 - «Атласово», траулер, 2000 г.
 - «Ашхабад», пароход, 1950 г.
 - «Аякс», тральщик, 1923 г.
 - «Аян», китобойное судно Русско-финляндской компании, 1855 г.

«Аян», танкер, 1965 г.

Б

«Бажинск», сейнер, 2002 г.
Байдары Российско-Американской компании, 1805 г.
«Байкал», транспорт, 1871 г.
«Баргузин», траулер, 1958 г.
Баржа без имени, 1922 г.
Баржа без имени, 2008 г.
Баржа ММФ, 19(??) г.
Баржа № 231, 19 (??) г.
Баржа № 506, 19(??) г.
Баржи Первой Ленско-Колымской экспедиции, 1933 г.
«Барс», бронекатер, 1922 г.
«Барх», пароход, 1917 (-19) г.
«Баскунчак», пароход, 1955 г.
«Баскунчак», танкер, 1976 г.
«Батрак», пароход, 1878 г.
«Батокс», пароход, 1965 г.
«Баян», крейсер, 1904 г.
«ББС-6», баржебуксирный состав, 1986 (?) г.
«Белек», парусно-моторная шхуна, 1976(?) г.
«Белкино», теплоход, 1957 г.
«Белогорск», траулер, 1965 г.
«Белоостров» (СРТ-657), траулер, 1955 г.
«Белополье» (СРТ-4406), траулер, 1974 г.
«Белоруссия», пароход, 1944 г.
«Бельведер», шхуна, 1919 г.
«Берда», рыболовный сейнер, 1970 г.
«Бердск», сейнер, 1970 г.
«Беринг», катер рыбного управления Камчатки, 1923 г.
«Беринг», судно Российско-Американской компании, 1815 г.
«Бесследный», списан. эсминец, 1990 г.
«Бесшумный», миноносец, 1904 г.
«Билибино», сейнер, 1998 г.

«Бирокан», научно-исследовательское судно, 1978 г.
«БК-72», бронекатер Амурской военной флотилии, 1937 г.
«БКА-150» (№1420), буксирный катер, 1969 г.
«БКД-37», судно, 1966 г.
«Блеск», шхуна, 1952 г.
«Блестящий», миноносец, 1905 г.
«БМ № 0823», судно, 1966 г.
«Бобр», канонерская лодка, 1904 г.
«Богатырь», ледокол, до 1932 г.
«Богатырь», пароход Доброфлота, 1904 г.
«Бодрый», морской буксир, 2000 г.
«Боевой», миноносец, 1904 г.
«Бокситогорск», траулер, 1965 г.
«Болиндер», катер усть-камчатского кооператива, 1923 г.
«Болиндер», почтово-грузовая шхуна, 1927 г.
«Большерецк», баржебуксирный состав, 1979 г.
«Большерецк», пакетбот, 1744 г.
«Большой Шантар», пароход, 1943 г.
«Борей», рыболовн. судно, 2002 г.
«Борец», сейнер, 1968 г.
«Борис Горинский», траулер, 1978 г.
«Борис и Глеб», промысловое судно, 1757 г.
«Бородино», эскадренный броненосец, 1905 г.
«Бохай-1300», плот, 1997 г.
«Боярин», крейсер, 1904 г.
«Б-30», буксир, 1954 г.
«Б-33», подводная лодка, 1991 г.
«Б-229», списан. подводная лодка, 2006 г.
«Б-313», атомн. подводн. лодка, 1997 г.
«БО-302», большой охотник, 19(??) г.
«БО-310», большой охотник, 1956 г.
«БО-319», большой охотник, 1956 г.
«БО-320», большой охотник, 1960 г.
«БО-328», большой охотник, 1960 г.
«БО-332», большой охотник, 1960 г.

«БО-335», большой охотник, 1956 г.
«Браслав», траулер, 1971 г.
«Бристоль», траулер, 1996 г.
«Брянск», пароход, 1950 г.
«Брянсклес», теплоход, 1980 г.
«БТ-316», базовый тральщик, 1984 г.
«Буйный», миноносец, 1905 г.
Буксирный катер, 1945 г.
Буксирный катер № 1318, 1963 г.
«Булункан», теплоход, 2001 г.
«Буря», пароход КВЖД, 1904 г.
«Буря», теплоход, 1995 г.
«Бурный», катер, 1955 г.
«Бурный», миноносец, 1904 г.
«Бурный», морской буксир, 1970 г.
«Быстрый», миноносец, 1905 г.

В

«Валентин Котельников», траулер, 1966 г.
«Валерий Чкалов», пароход, 1951 г.
«Варяг», крейсер, 1904 г.
«Варягин», пароход, 1906 г.
«Вацлав Воровский», пароход, 1941 г.
«Вера, Надежда, Любовь», экспедиционное судно, 1765 г.
«Вест», теплоход, 2004 г.
«Вест», рефрижератор, 2012 г.
«Викинг», норвежск. пароход, 1897 г.
«Виллюй», теплоход, 1954 г.
«Винница», морской буксир, 1957 г.
«Витим», теплоход, 1987 г.
«Витимлес», теплоход, 1965 г.
«Витязь», крейсер, 1893 г.
«Владивосток», пароход, 1893 г.
«Владимир», пароход, 1897 г.
«Владимир», пароход, 1919 г.
«Владимир Кувшинов», пароход, 1918 г.
«Владимир Мономах», крейсер, 1905 г.
«Влучник» («Włocznik»), траулер, 2003 г.
«ВНТ-23», водоналивной танкер, 1990 г.

«Внушительный», миноносец, 1904 г.
«Водолаз-6», катер, 1994 г.
«Воевода», портовый буксир, 1918 г.
«Возобновленный Охотск», пакетбот, 1789 г.
«Войков», эсминец, 19(??) г.
«Волхов», теплоход, 1959 г.
«Ворон», самоходная баржа, 1995 г.
«Ворошиловск», минный заградитель, 1950 г.
«Восток», баржа, 1991 г.
«Восток», пароход, 1922 г.
«Восток», парусно-паровая шхуна, 1883 г.
«Восток», траулер, 1952 г.
«Восток-Орион», сейнер, 2008 г.
«Восток-039», баржа, 2002 г.
«Восток-2», самоходная баржа, 1992 г.
«Восторженный», траулер, 1989 г.
«Восточный», сейнер, 2002 г.
«Восточный», сейнер, 2008 г.
«Восточный Гавриил», бот, 1730 г.
«Волна», промысловая шхуна, 1964 г.
«Всадник», минный крейсер, 1904 г.
«Второй снабженец», краболов, 1941 г.
«Выборг», пароход, 1947 г.
«Выносливый», миноносец, 1904 г.
«Вьюга», ледокол, 1994 г.
«В-240», шхуна, 1950-е г.

Г

«Гагара», траулер, 19(??) г.
«Гайдамак», минный крейсер, 1904 г.
«Гайдамак», сейнер, 1987 г.
«Ганза-Мару», яп. пароход, 1932 г.
«Гарпунер», китобойное судно, 1962(?) г.
«Гелион-1», рыболовн. судно, 2000 г.
«Гелион-2» рыболовн. судно, 2000 г.
«Генерал Ватутин», пароход, 1947 г.
«Генерал Владимир Зосимов», сухогруз, 1993 г.
«Геннадий Невельской», китобойное

судно, 1891 г.
«Геофизик», теплоход, 1968 г.
«Герман Дересс», пароход, 1905 г.
«Герман Титов», траулер, 1984 г.
Гидрографический катер, 1945 г.
«Гидролог», научно-исследовательское судно, 1968 г.
«Гижига», транспорт, 1845 г.
«Гиляк», канонерская лодка, 1904 г.
«Гинга» (Ginga), рыболовная шхуна, 2011 г.
«Гирин», пароход КВЖД, 1904 г.
«Глобино», сейнер, 2009 г.
«Глубиномер», гидрограф. судно 2008 г.
«Гойе-Мару», японский пароход, 1929 г.
«ГОК-2», гидрографическ. катер, 1945 г.
«Голубь», траулер, 1953 г.
«Горделивый», списанный СКР, 1994 г.
«Гордый», корабль-цель, 1988 г.
«Горностай», моторный катер, 1922 г.
«Гранит», сейнер, 1957 г.
«Гроза», буксир, 19(??) г.
«Гремящий», канонерская лодка, 1904 г.
«Грозящий», списанный СКР, 1994 г.
«Громкий», миноносец, 1905 г.
«Григорий Абашидзе», теплоход, 1995 г.
«Гриша Акопян», теплоход, 1971 г.

Д

«Дальстрой», пароход, 1946 г.
«Декабрист», корабль-цель, 1954 г.
«Дельфин», шхуна, 1909 г.
«Демянск», траулер, 198(?) г.
«Денисово», траулер, 1999 г.
Десантная баржа, 1945 г.
«Джигит», учебный крейсер, 1904 г.
«Дзержинский», пограничный сторожевой корабль, 1960 г.
«Диамант», траулер, 2006 г.
«Диана», фрегат, 1855 г.
«Диана», шхуна, 1920 г.
«Дмитрий», судно, 1803 г.

«Дмитрий Донской», крейсер, 1905 г.
«Доброе намерение», экспедиционное судно, 1788 г.
«Дона-Тринидат», пароход, 1947 г.
«ДС-1», десантное судно, 1945 г.
«ДС-3», десантное судно, 1945 г.
«ДС-5», десантное судно, 1945 г.
«ДС-8», десантное судно, 1945 г.
«ДС-15», десантное судно, 1956 г.
«ДС-18», десантное судно, 1956 г.
«ДС-19», десантное судно, 1956 г.
«ДС-20» десантное судно, 1956 г.
«ДС-13», десантное судно, 1956 г.
«ДС-43», десантное судно, 1945 г.
«Дукча», баржа, 1947 г.

Е

«Евдоким», промысловое судно, 1746 г.
«Евпл», промысловое судно, 1785 г.
«Екатерина», бриг, 1838 г.
«Екатерина», шмак, 1774 г.
«Екатерина», шхуна, грузовая моторная, 1918 г.
«Екатерина», шхуна, 192(?) г.
«Елец», траулер, 1957 г.
«Елизавета», бриг, 1835 г.
«Елисавета», шхербот, 1754 г.
«Енг Синг № 27», рыболовн. судно, 2007 г.
«Енисей», минный транспорт, 1904 г.
«Ермак», пароход Доброфлота, 1904 г.

Ж

«Жаннетта», американск. барк, 1881 г.
«Жемчуг», крейсер, 1914 г.
«Житомир», парусно-моторная шхуна, 1963 г.
«Жук» (типа «Жук»?), буксирный моторный катер 1964 г.
«Ж-1003», катер, 1996 г.
«ЖВ-51105», буксирн. катер, 1968 г.

З

«Забияка», учебный крейсер, 1904 г.
«Зайсан» (РС-5420), сейнер, 1962 г.
«Заря», парусно-паровая шхуна, 1902 г.
«ЗАС-10», зарядовая станция, 19(??) г.
«ЗАС-18», зарядовая станция, 1971 г.
«ЗАС-54», зарядовая станция, 1958 г.
«Захарий и Елизавета», промысловое судно, 1762 г.
«Заветный», траулер, 1984 г.
«Звезда», парусно-моторная шхуна 1948 г.
«Зея», буксир, 1920 г.
«Зея», пароход КВЖД, 1904 г.
«Зинто-мару», рыболовная шхуна, 2012 г.
«Зоя», пароход, 1918 г.

И

«Иван Касаткин», траулер, 2002 г.
«Иван Панов», траулер, 1994 г.
«Иван Сусанин», буксир, 1961 г.
«Иеремия», шитик, 1753 г.
«Изобата», пароход, 1965 г.
«Изумруд», крейсер, 1905 г.
«Ильич», пароход, 1944 г.
«Ильмен», бриг, 1820 г.
«Ильмень», пароход, 1943 г.
«Император Александр III», эскадренный броненосец, 1905 г.
«Иней», гидрографическое судно ММФ, 1968 г.
«Индибирка», корабль-цель, 1954 г.
«Индибирка», пароход, 1939 г.
«Инкоу», пароход КВЖД, 1904 г.
Иностранное судно, неизвестное, 1757 г.
«Иня», баржа, 19(??) г.
«Иоанн Рыльский», промысловое судно, 1786 г.
«Иоанн», пакетбот, 1753 г.
«Иртыш», транспорт, 1905 г.
«Искра», лесовоз, 1946 г.
«Искра», логгер, 1952 г.
«Ишим», танкер, 1955 г.

К

«Казань», пароход Доброфлота, 1904 г.
«Казань», пароход Доброфлота, 1906 г.
«Казак Поярков», ледокол, 1941 г.
«Казахстан», пароход, 1949 г.
«Кадьяк», бот, 1805 г.
«Калитва», траулер, 1992 г.
«Камо», пароход, 1936 г.
«Камсинг-1», траулер, 2002 г.
«Камчадал», транспорт, 1858 г.
«Камчатка», бриг, 1841 г.
«Камчатка», плавучая мастерская, 1905 г.
«Камчатка», шхуна, 1921 г.
«Камчатка», шхуна, 1922 г.
«Камчатнефть», судно-мишень, 19(??) г.
«Капитан Болсуновский», траулер, 2012 г.
«Капитан Путинцев», траулер, 1958 г.
«Капитан Усков», теплоход, 2008 г.
«Капитан Федоров», порт. буксир, 2008 г.
«Капитан Чириков», пароход, 1953 г.
«Капитон», промыслов. судно, 1758(?) г.
«Карага» (СРТ-4392), траулер, 1966 г.
«Каракумы», траулер, 1995 г.
«Карганик», траулер, 2000 г.
«Каргат», траулер, 1996 г.
«Касадо-Мару», японская краболовная база, 1945 г.
«Каракумнефть», танкер, 2012 г.
«Карлук», канадское судно, 1913 г.
«Касуга-Гава-Мару», яп.пароход, 1930 г.
«Кастор-1», теплоход, 2008 г.
Катер рыбопромышленника Орлова, 1923 г.
Катер № 9, рыболовн. судно, 1934 г.
Катер № 51103, 1966 г.
«КАТЩ-81», катерный тральщик, 1945 г.
«Кафор», траулер, 2005 г.
«Кварц», научно-исследовательское судно, 197(?) г.
«Кварц» (СРП-150), плашкоут, 2007 г.
«Кета», катер фирмы «Демби и К^о»,

1923 г.
«КЖ-36», катер, 1994 г.
«Кибартай», траулер, 2001 г.
«Кижуч», катер ф. «Демби и К^о», 1923 г.
«Кит», буксир, 1938 г.
«Кит», дрейфтер, 1952(?) г.
Китобойные суда САСШ, 1879 г.
«Кичига», траулер, 1965 г.
«Ключевской», траулер, 1962 г.
«Князь Горчаков», пароход, 1906 г.
«Князь Суворов», эскадренный броненосец, 1905 г.
«Князь Шаховский», паровой катер, 1903 г.
«Краб», парусно-моторная шхуна, 1953 г.
«Креветка», парусно-моторная шхуна, 1954 г.
«Кречет», пароход, 1941 г.
«Кольская», буровая платформа, 2011 г.
«Командор Беринг», охранный крейсер, 1920 г.
«Комилес», пароход, 1948 г.
«Комсомолец Арктики», плавбаза, 1962 г.
«Комсомолец Находки», теплоход, 1981 г.
«Кондовый», сейнер, 1996 г.
«Космополит», пароход, 1898 г.
«Кострома», пароход Доброфлота, 1887 г.
«Кострома», пароход Доброфлота, 1913 г.
«Кореец», канонерская лодка, 1904 г.
«Котлин», пароход, 1948 г.
«Котовский», катер, 1954 г.
Кочи казаков А. Булыгина, 1654 г.
Кочи казаков А. Филиппова, 1648 г.
Кочи казаков Ф. Попова (Алексеева), 1648 г.
«Красногвардейск», дизель-электроход, 1959 г.
«Крейсерок», охранный шхуна, 1889 г.
«Крестьянка», парусно-моторная шхуна,

1936 г.
«Кречет», траулер, 1978 г.
«КТ-152», катерный тральщик, 1945 г.
«КТ № 228», катер, 1964 г.
«Куйбышев», пароход, 196(?) г.
«Кузбасс», пароход, 1944 г.
«Кузнецкстрой», пароход, 1955 г.
«Кулу», списанный пароход, 1996 г.
«Курил», транспорт, 1850 г.
«К-129», подводная лодка, 1968 г.
«К-426», шхуна, 19(??) г.
«К-429», атомн. подводн. лодка, 1983 г.
«К-431», атомн. подводн. лодка, 1985 г.

Л

«Ладога», рефрижератор, 1952 г.
«Ладо Кецховли», пароход, 1949 г.
«Ламут», краболовная база, 1943 г.
«Лангер», буксир, 1923 г.
«Лаптев», шхуна, 1935 г.
«Лахтак», парусно-моторная шхуна, 1976(?) г.
«Лебедь», буксир, 1915 г.
«Лев», бот, 1729 г.
«Леваневский», буксир, 1944 г.
«Лейтенант Бураков», миноносец, 1904 г.
«Лейтенант Дыдымов», охранный крейсер, 1922 г.
«Лейтенант Краскин», пароход, 1936 г.
«Лимб», траулер, 1962 г.
«Линда», пароход, 1918 г.
«Линк Стар (Link Star)», теплоход, 1995 г.
«Лифат», пароход КВЖД, 1904 г.
Лодия (без названия), 1741 г.
Лодки б/имени, 1889 г.
«Лопатино», траулер, 1996 г.
«Лок-Батан», танкер, 1949 г.
«Луга», пароход, 1948 г.
«Лудза», сейнер, 1972 г.
«Люция», шхуна, 1904 г.
«Лысьва», сейнер, 1972 г.

«Люция-Виктория», пароход, 1906 г.
«Л-16», подводная лодка, 1942 г.
«Л-19», подводная лодка, 1945 г.

М

«Майкоп», танкер, 1941 г.
«Малыгин», ледокольный пароход, 1940 г.
Малый артиллерийский корабль, 1973 г.
«Мариуполь», танкер, 1943 г.
«МБ-179», морской буксир, 1974 г.
«Мгача», баржа, 19(??) г.
«МГР-650», шаланда, 1993 г.
«Механик Супрунов», сейнер, 2006 г.
«Мидия», парусно-моторная шхуна, 1959 г.
«Микижа», сейнер, 1991 г.
«Микоян», пароход, 1942 г.
«Минеола», американский грузовой пароход, 1904 г.
Минный катер броненосца «Ретвизан», 1904 г.
Минный катер броненосца «Севастополь», 1904 г.
Минный катер крейсера «Аскольд», 1904 г.
Миноносец № 204, 1904 г.
Миноносец № 207, 1900 г.
Миноносец № 208, 1904 г.
«Минхао», китайск. пароход, 1931 г.
«Мирный», сейнер, 1958 г.
«Мирный», траулер, 1971 г.
«Мисс Лайн» («Miss Line»), теплоход, 1999 г.
«Михаил», бриг, 1823 г.
«Михаил», дубель-шлюпка, 1753 г.
«Михаил», плавзавод, 1905 г.
«Михаил», промысловое судно, 1786 г.
«Михаил Альперин», рефрижератор, 1983 г.
«Михаил Лермонтов», пассажирский лайнер, 1986 г.

«ММ-1093», траулер, 2009 г.
Морской буксир, 19(??) г.
«Морской геолог», списан. НИС, 2002 г.
«Москальво», буксирн. пароход, 19(??) г.
«Москва», пароход Доброфлота, 1882 г.
«Москва», пароход Доброфлота, 1926 г.
«Москвин», катер, 1954 г.
«Моссовет», пароход, 1947 г.
Мотобот краболовной базы «Менжинский», 1945 г.
«Мста», пароход, 1944 г.
«МРС-80» (№ 1151), сейнер, 1966 г.
«МРС-80» (№ 1517), сейнер, 1969 г.
«МРС-86» (№ 290), сейнер, 1970 г.
«МРС № 050», сейнер, 1984 г.
«МРС № 104», сейнер, 1982 г.
«МРС-116», сейнер, 1969 г.
«МРС-150, борт 002», сейнер, 2004 г.
«МРС-150 № 091», 1999 г.
«МРС-225», сейнер, 1969 г.
«МРС-225 № 05, сейнер», 1991 г.
«МРС-225 № 038», сейнер, 1998 г.
«МРС № 379», сейнер, 1964 г.
«МРС № 419», сейнер, 1969 г.
«МРС-1067», сейнер, 1971 г.
«МРС № 1455», сейнер, 1972 г.
«МРС № 1557», сейнер, 1960 г.
«МРС № 4304», сейнер, 1964 г.
«МРС-5001», сейнер, 1998 г.
«МРС» б/и пр. 1322, 2000 (?) г.
«Мукден», пароход КВЖД, 1904 г.
«Муки», шхуна, 1906 г.
«Муссон», портов. буксир, 1954 г.
«Муссон», малый ракетный корабль, 1987 г.
«Мусоргский», теплоход, 19 (??) г.
«Мыс Боброва», траулер, 1988 г.
«Мыс Лазарева», траулер, 1996 г.
«Мыс Левашова», траулер, 2001 г.
«М-49», подводная лодка, 1941 г.

«М-63», подводная лодка, 1941 г.
«М-252», подводная лодка, 1959 г.

Н

«Наварин», эскадренный броненосец, 1905 г.
«Надежда», дубель-шлюпка, 1753 г.
«Надежда», пакетбот, 1800 г.
«Надежда Благополучия», бригантина, 1782 г.
«Надеждинск», траулер, 1988 г.
«Надежная», баржа, 1932 г.
«Нагадан», пароход КВЖД, 1904 г.
«Нажим-24», шхуна, 1945 г.
«Най-Най» (СРТ-4529), траулер, 1973 г.
«Нанива», японский минный заградитель, 1912 г.
«Наследник Александр», транспорт, 1842 г.
«Наталья», бригантина, 1780 г.
«Нахимов», траулер, 1969 г.
«Находка», пароход, 1869 г.
«Находка», танкер, 1997 г.
«Нахичевань», траулер, 1965 г.
«Нева», шлюп Российско-Американской компании, 1813 г.
«Невельской», буксир, 1970 г.
«Неводское», траулер, 1990 г.
«Неман», пограничный СКР, 1995 г.
«Нептун» (СРТ-4293), траулер, 1971 г.
Нефтеналивная баржа, 1954 г.
«Нивастрой», траулер, 19(??) г.
«Низменный», танкер, 1965 г.
«Нийтака», японский крейсер, 1922 г.
«Николай», бот, 1767 г.
«Николай», бриг, 1842 г.
«Николай», промысловое судно, 1775 г.
«Николай», судно Российско-Американской компании, 1808 г.
«Николай», шхуна, 1827 г.
«Николай», пароход «Товарищества Амурского пароходства», 1873(?) г.

«Нина Сагайдак», теплоход, 1983 г.
«Нингута», пароход КВЖД, 1904 г.
«Ниппе-Мару», японск. пароход, 1944 г.
«Новая Ладога», плавбаза, 1995 г.
«Новик», парусно-паровой корвет, 1863 г.
«Новик», крейсер, 1904 г.
«Новик», пароход КВЖД, 1904 г.
«Новик», рефрижератор, 19(??) г.
«Новоархангельск», траулер, 1995 г.
«Нонни», пароход КВЖД, 1904 г.
«Норск», сейнер, 1989 г.
«Ньютон» (СРТ-4549), траулер, 1975 г.
«Нэнси Моллер», англ. пароход, 1930 г.

О

«Обновление храма России», бригантина, 1796 г.
«Обь», пароход, 1944 г.
«Озерск», траулер, 1958 г.
«Ола», пароход, 1951 г.
«Ола», судно обеспечения, 1970 г.
«Ольдгамия», призовой пароход, 1905 г.
«Ольхон», траулер, 1991 г.
«Омuleвка», траулер, 1966 г.
«Опричник», парусно-паровой клипер, 1861 г.
«Орион», корабль-цель, 195(?) г.
«Орочанин», канонерская лодка, 1918 г.
«Ослябя», эскадренный броненосец, 1905 г.
«Отака-Мару», японск. пароход, 1925 г.
«Отважный», канонерская лодка, 1904 г.
«Отлив», рыболовн. судно, 2000 г.
«Оха», баржа, 194(?) г.
«Оха», пароход, 1951 г.
«Охотск», бриг Российско-Американской компании, 1855 г.
«Охотск», галиот (пакетбот), 1748 г.
«Охотск», пакетбот, 1805 г.
«Охотск», теплоход, 1930 г.
«Очаков», траулер, 1998 г.

П

«Павлин Виноградов», пароход, 1944 г.
«Памела Дрем (Pamela Dream)», теплоход, 2001 г.,
«Память Ленина», пароход, 1927 г.
«Паллада», крейсер, 1904 г.
«Паллада», плавучий док, 2000 г.
«Паллада», теплоход, 1996 г.
«Паллада», фрегат, 1856 г.
«Параван», базовый тральщик, 19(??) г.
«Партизан», сторожевой корабль, 1945 г.
«Партнер» (Partner), рыболовное судно, 2011 г.
Парусно-моторная шхуна ТОВВМУ, 1948(49) г.
Пассажирский катер, 19(??) г.
«Пассат», китобойное судно, 1949 г.
«Пента», катер Камчатского губревкома, 1923 г.
«Первая», шхуна, 1863 г.
«Перекоп», пароход, 1941 г.
«Пересвет», корабль-цель (бывш. ледокол), 19(??) г.
«Пересвет», эскадренный броненосец, 1904 г.
«Перкун и Занат», промысловое судно, 1748 г.
«Пермь», пароход Доброфлота, 1914 г.
«Петр», гукор (промысловое судно), 1755 г.
«Петр», промысловое судно, 1752 г.
«Петр», промысловое судно, 1765 г.
«Петр», шитик, 1750 г.
«Петр и Павел», промысловое судно, 1766 г.
«Петр и Павел», промысловое судно, 1787 г.
«Петр и Павел» («Иоанн Предтеча»), промысловое судно, 1774 г.
«Петропавловск», эскадренный броненосец, 1904 г.
«Пинагор», траулер, 1970 г.
«ПК-8», пограничный катер, 1945 г.
«ПК-9», пограничный катер, 1945 г.

«ПК-42», пограничный катер, 1945 г.
Плавмастерская, списанная, 2004 г.
Плавучий док ПСРЗ, 2008 г.
Плавучий док № 7, 2006 г.
Плавучий док № 14, 1999 г.
Плавучий док № 66, 1990 г.
Плавучий док № 421, 1991 г.
Плашкоут ВМФ, 1990 г.
Плашкоут № 5838, 19(??) г.
«Победа», эскадренный броненосец,
1904 г.
Подводная лодка пр. 629, 1992 г.
Подводная лодка, списанная,
тип не известен, 19(??) г.
«Подольск», пароход, 1948 г.
«Полайн» («Poline»), лесовоз, 2014 г.
«Полтава», пароход Доброфлота, 1917 г.
«Полтава», эскадренный броненосец,
1904 г.
«Поронайск», теплоход, 1970 г.
«Портовик», траулер, 19(??) г.
«Посьет», транспорт, 1979 г.
«Приветливый», сейнер, 1987 г.
«Прилив», промысловая шхуна, 1962 г.
«Приозерный», приемно-транспортный реф-
рижератор, 2006 г.
«Принцесса Луиза», пароход, 1905 г.
«Промысловик», траулер, 1954 г.
«Профессор Визе», пароход, 1942 г.
«Профессор Моисеев», траулер, 2006 г.
«ПСКР-901», пограничный сторожевой
корабль, 1995 г.
«Пульсар», теплоход, 1996 г.
«Пурга», шхуна, 1869 г.
«Пурга», шхуна, 1895 г.

Р

«Работник», катер, до 1934 г.
«Рабочий», пароход, 1938 г.
«Разбойник», учебный крейсер, 1904 г.
«Разящий», миноносец, 1904 г.

«Расторопный», миноносец, 1904 г.
«Расторопный», китобойное судно,
1963 г.
«Раутан», портовый буксир, 19(??) г.
«РБ-0044», рейдовый буксир, 1970 г.
«РБ-32», рыболовный бот, 1953 г.
«РБ-80», рейдовый буксир, 1966 г.
«Революционный», пароход, 1933 г.
«Республика», буксир, 1941 г.
«Ретвизан», эскадренный броненосец,
1904 г.
«Ретвизанчик», паровой катер, 1922 г.
«Рефрижератор № 10», приемно-
транспортный рефрижератор, 1966 г.
«Решительный», эскадренный миноносец,
1938 г.
«Ржев», теплоход, 2002 г.
«Риорюши-Мару», японск. шхуна, 1906 г.
«Роджерс», американск. военный
корабль, 1881 г.
«Роза», призовая шхуна, 1889 г.
«Росомаха», сейнер, 1996 г.
«Роял (Royal)», теплоход, 2001 г.
«РС-150», сейнер, 2010 г.
«РС-633», сейнер, 1955 г.
«РСХ-2387», сейнер 2004 г.
«РСХ-4002», рыболовн. судно, 2001 г.
«РСХ-7290», рыболовн. судно, 2002 г.
«РСХ-8241», рыболовн. судно, 2002 г.
Рудовоз без имени, 1954(?) г.
«РУМ-40-60», сейнер, 2006 г.
«Русь», буксирн. пароход, 1905 г.
«Русь», пароход, 1860 г.
«Рыболов», траулер, 1994 г.
Рыболовная шхуна, 1945 г.
Рыболовное судно, 196(?) г.
Рыболовный катер АКО, 1935 г.
Рыболовный катер АКО, 1936 г.
Рыболовный сейнер, до 1934 г.
«Рюрик», крейсер, 1904 г.
«Рязань», теплоход, 2000 г.

«Р-2», ракетный катер, 1982 г.
«Р-92», ракетный катер, 1982 г.

С

«Савино», траулер, 1997 г.
«Сад-город», траулер, 1995 г.
«Садико-1», сейнер, 2001 г.
«Саломатинск», траулер, 1997 г.
«Санников», буксир, 1954 г.
«Сапфир», пограничный сторожевой
корабль, 1979 г.
«Сахалин», шхуна Сибирской флотилии,
1867 г.
«Сахалинский», траулер, 1994 г.
«СБ-10», морской буксир, 1974 г.
«СБ-14», самоходная баржа, 2012 г.
«СБ-500-34», баржа, 1960 г.
«СБН-11316», судно, 1965 г.
«Севан», пароход, 1958 г.
«Сейвал», китобойное судно, 1952 г.
«Свердловск», пароход, 1946 г.
«Светлана», крейсер, 1905 г.
«Свирьстрой», пароход, 1941 г.
«Свияга» (СТР-706), траулер, 1957 г.
«Свободный», траулер, 1977 г.
«Святая Екатерина», бригантна, 1766 г.
«Святая Екатерина», галиот, 1809 г.
«Святая Елизавета», бригантна,
до 1768 г.
«Святая Надежда», пакетбот, 1792 г.
«Святая Мария», бот, 1786 г.
«Святой Захарий», галиот, 1766 г.
«Святой Зотик», катер, 1812 г.
«Святой Иннокентий», пароход, 1860 г.
«Святой Иоанн», промысловое судно,
1761 г.
«Святой Иоанн», транспорт, 1807 г.
«Святой Иоанн», транспорт, 1819 г.
«Святой Константин», пакетбот, 1786 г.
«Святой Николай», промысловое судно,
1763 г.

«Святой Николай», бот, 1787 г.
«Святой Николай», пакетбот, 1806 г.
«Святой Павел», бригантина, 1822 г.
«Святой Павел», галиот, 1766 г.
«Святой Павел», галиот, 1774 г.
«Святой Павел», промысловое судно, 1789 г.
«Святой Петр», гукор, 1753 г.
«Святой Петр», гукор, 1755 г.
«Святой Петр», пакетбот, 1741 г.
«Святой Феодосий», транспорт, 1811 г.
«Себеж», траулер, 1965 г.
«Севастополь», эскадренный
броненосец, 1904 г.
«Север», пароход, 1918 г.
«Севск», траулер, 1965 г.
Сейнер № 20, 1943 г.
Сейнер, до 1934 г.
«Сергей Лазо», пароход, 1941 г.
«Сибиряк», пароход КВЖД, 1904 г.
«Сивуч», канонерская лодка, 1904 г.
«Синегорье», теплоход, 2006 г.
«Силач», пароход Доброфлота, 1904 г.
«Сильный», миноносец, 1904 г.
«Симеон и Иоанн», промысловое судно,
1750 г.
«Симонов», буксирный катер, 1952 г.
«Симферополь», пароход, 1942 г.
«Синмей-Мару», японск. пароход, 1944 г.
«Сисафико-2», приемно-транспортный
рефрижератор, 1996 г.
«Сисой Великий», эскадренный
броненосец, 1905 г.
«Ситха», судно Российско-Американской
компании, 1807 (?) г.
«Сихоте-Алинь», траулер, 2000 г.
«Сишан», пароход, до 1932 г.
«Скай Прима» (Ski Prima), теплоход,
2001 г.
«Скрыплев», теплоход, 2000 г.
«Слава», буксир, 194(?) г.
«Слава», буксир, 19(??) г.

«Слава», сейнер, 1958 г.
«Слава России», экспедиционное
судно, 1801 г.
«СМ-301», судно-мишень, 1973 г.
«Снабженец», пароход, 1940 г.
«Снегирево», сейнер, 2014 г.
«Соломбала», теплоход, 1998 г.
«Соломон», паровой катер, 1906 г.
«Спартак» (РС-5312), сейнер, 1968 г.
«Спрут», парусно-моторная шхуна,
1951 г.
«СП-13», самоходный плашкоут, 2005 г.
«СП-107», плашкоут, 1999 г.
«СП-119», плашкоут, 1994 г.
«СПО-837», теплоход, 1987 г.
«СПП-11», самоходный плашкоут, 2000 г.
«Спика», рыболовн. шхуна, 1998 г.
СРТ-130, логгер, 1953 г.
СРТ-4105, траулер, 1955(6) г.
СРТ-4340, траулер, 1956 г.
СРТ-4331, траулер, 1957 г.
СРТ-4340, траулер, 1956 г.
СРТ-4343, траулер, 1957 г.
СРТ-602, траулер, 1954 г.
СРТ-608, траулер, 1956 г.
СРТ-626, траулер, 1957 г.
СРТ-658, траулер, 1955 г.
СРТМ-8-428, траулер, 1983 г.
СТМ-18, траулер, 2000 г.
«Сталинабад», буксир, 19(??) г.
«Сталинградец», буксир, 1955(6) г.
«Степан Разин», пароход, 196(?) г.
«Стерегущий», миноносец, 1904 г.
«Стойкий», эсминец, 1999 г.
«Сторожевой», миноносец, 1904 г.
«Страшный», миноносец, 1904 г.
«Стрелок», пароход, 1897 г.
«Строгий», списанный БПК, 1995 г.
«Стройный», миноносец, 1904 г.
«СТ-909», теплоход, 1976 г.
«Суйфун», шхуна, 1950-е гг.

Суда каравана Первого Амурского
сплава, 1854 г.
Судно купца Красильникова, 1754 г.
Судно купца Серебренникова, 1752 г.
Судно - рыбный разведчик, 19(??) г.
«Судьба», мотобот, 1993 г.
«Суйфун» («Кудесник»), пароход, 1912 г.
«Сунгари», пароход, 1904 г.
«Сунгач», рефрижератор, 2009 г.
«Сурабая», пароход, 1905 г.
«Сурск», траулер, 1997 г.
Сухогрузные баржи б/и, 1954 г.
Сухогрузный пароход, 1953(?) г.
Сухогрузный пароход, 1954(?) г.
«Счастливый», сейнер, 2002 г.
«Сучан», пароход, 1926 г.
«Сясь-строй», пароход, 1936 г.
«С-104», подводная лодка, 1957 г.
«С-117», подводная лодка, 1952 г.
«С-178», подводная лодка, 1981 г.
«С-238», подводная лодка, 1991 г.
«С-263», подводная лодка, 1991 г.

Т
«Тавричанка», теплоход, 1976 г.
«Тагил», теплоход, 1969 г.
«Тайфун-1», рыболовн. судно, 2000 г.
«Таллин», пароход, 1946 г.
Танкер № 4, 1960 г.
Танкер № 7, 1960 г.
Танкер № 8, 1960 г.
Танкер № 9, 1960 г.
Танкер № 10, 1960 г.
«Таня Карпинская», теплоход, 2012 г.
«Тараптун», баржа, 19(??) г.
«Тарутино», сухогруз, 2003 г.
«Тикси», теплоход, 1974 г.
«Тихоокеанская», землечерпалка, 1941 г.
«ТК-565», торпедный катер, 1945 г.
«Тобол», пароход, 1947 г.
«Тобольск», пароход, 1950-е гг.

«Тобольск», теплоход, 1975 г.
«Томари», траулер, 2004 г.
«Тордис», пароход, 1911 г.
«Транзит», пароход, 1911 г.
«Трансбалт», пароход, 1945 г.
Траулер, 1943 г.
«Трепанг», шхуна, 19(??) г.
«Трех святителей», судно Северо-восточной компании, 1790 г.
«Троица», промысловое судно, 1763 г.
«Тройка-1», траулер, 1993 г.
Трофейный пароход, 1946(47) г.
«Трувор», пароход, 1911 г.
«Труд», пароход, 1931 г.
«Тунгус», краболов, 1941 г.
«Турксиб», пароход, 1942 г.
«Тымлат», пароход, 1944 г.
«Т-74», буксир, 1953(?) г.
«Т-524», тральщик, 1956 г.
«Т-588», тральщик, 1956 г.
«Т-590», тральщик, 1956 г.
«Т-591», тральщик, 1956 г.
«Т-597», тральщик, 1956 г.
«Т-599», тральщик, 1956 г.
«Т-600», тральщик, 1956 г.
«Т-602», тральщик, 1956 г.
«Т-603», тральщик, 1956 г.
«Т-604», тральщик, 1956 г.
«ТЛ-41», катер-торпедолов, 1969 г.
«ТПД-62», плавучий док, 2001 (?) г.
«ТШ-15», шхуна, 1954 г.
«ТЩ-279», тральщик, 1945 г.
«ТЩ-523», тральщик, 1945 г.
«ТЩ-610», тральщик, 1945 г.

У
«Уаху», американск. подводн. лодка, 1943 г.
«Углярка №3», баржа, 19(??) г.
«Удача-1», рыболовн. судно, 2000 г.
«Узбекистан», пароход, 1943 г.

«Узбекистан», пароход, 1945 г.
«Уинсон», пароход, 1904 г.
«Уравновешенный», сейнер, 1988 г.
«Урал», вспомогательный крейсер, 1905 г.
«Усердный», портовый катер, 1922 г.
«Усинск», теплоход, 1998 г.
«Устрица», парусно-моторная шхуна, 1960 г.
«Уссури», пароход КВЖД, 1900 г.
«Уссурийская», шаланда, до 1934 г.

Ф

«Феликс Кон», плавбаза, 1996 г.
«Феникс», судно Российско-Американской компании, 1799 г.
«Фортуна», бот, 1737 г.
«Фреза», списан. плавмастерская, 1999 г.

Х

«Хайлар», пароход КВЖД, 1904 г.
«Ханка», танкер, 1981 г.
«Харбин», пароход КВЖД, 1904 г.
«Хариус» (РС-5314), сейнер, 1970 г.
«Херинг», американская подводная лодка, 1943 г.
«Херсон», пароход, 1943 г.
«Херсон», пароход, 1952 г.
«Хронометр», пароход, 1937 г.

Ц

«Центавр», траулер, 1965 г.
«Цицикар», пароход КВЖД, 1904 г.
«ЦЛ-33», корабль-цель, 1961 г.
«ЦЛ-39», корабль-цель, 1961 г.

Ч

«Чавыча», катер фирмы «Демби и К^о», 1923 г.
«Чайка», катер фирмы «Демби и К^о», 1923 г.
«Чайка», парусно-моторная шхуна,

1956 г.
«Чайка», шхуна, 1921 г.
«Челюскин», пароход, 1934 г.
«Чердынь», траулер, 1975 г.
«Чилькат», шхуна Российско-Американской компании, 1838 г.
«Чичагов», бриг Российско-Американской компании, 1845 г.
«Чукотка», шхуна, 1931 г.
«Чукотский берег», рефрижератор, 2000 г.
«Чукча», гидрографическ. судно, 1943 г.

Ш

Шаланда № 2, 19(??) г.
Шаланда № 3, 19(??) г.
Шаланда № 4, 19(??) г.
Шаланда № 617, 1953 г.
«Шанс-101», рыболовная шхуна, 2013 г.
«Шатура», катер, 1954 г.
«Шелехов», барк Российско-Американской компании, 1855 г.
«Шилка», пароход КВЖД, 1904 г.
«Шквал», буксир, 1956 г.

Щ

«Щ», подводная лодка типа, 1956 г.
«Щ-103», подводная лодка, 1935 г.
«Щ-138», подводная лодка, 1942 г.

Э

«Эдуард Бари», пароход КВЖД, 1904 г.
«Эклиптика», траулер, 1973 г.
«Элизиф», шхуна, 1929 г.
«Эльдорадо», пароход, 1907 г.
«Эльтон», производственный рефрижератор, 1975 г.
«Эстафета», буксирный теплоход, 1932 г.

Ю

«Юкагир» («Иокагир»), пароход, 1932 г.
«Юнион Пасифик», малый траулер,

1996 г.
«Юнона», судно Российско-Американской
компании, 1811 г.

«Янтарь», шхуна, 1954 г.
Японский пароход, 1929 г.
Японский грузовой пароход, 1943 г.

«S-44», подводная лодка США, 1942 г.
«XV съезд ВЛКСМ», траулер 1973 г.

Я
«Яков Санников», буксир, 1969 г.
«Якутия», гидрограф. судно, 1952 г.
«Якутия», пароход, 1987 г.
«Якуцк», дубель-шлюпка, 1740 г.

«Augustus», герм. пароход 1882 (?) г.
«Bender Brothers», шхуна САСШ, 1922 г.
«Nevading», норвежский пароход, 1897 г.
«Oriental Angel», южнокорейский траулер,
2011 г.

* * * * *

Примечания:

Полное описание случаев крушений данных кораблей и судов приведены в книге Ю.В. Ведерникова «Российское мореплавание на Тихом океане за триста семьдесят пять лет своей истории. Хроника судоходства и кораблекрушений, 1639-2014 годы». Материалы выставлены в свободном доступе интернет-пространства, книга храниться в Центральной военно-морской библиотеке (Санкт-Петербург), в библиотеках «Обществе изучения Амурского края» и «Клубе подводного поиска «Восток» (Владивосток).

Данный перечень содержит корабли и суда, погибшие в водах Восточного сектора Арктики и иностранные корабли и суда, затонувшие в современных российских территориальных водах на Дальнем Востоке.

«КРАСНОЕ ЗНАМЯ»

Далекое—близкое

В начале сентября этого года Приморский краевой клуб подводного поиска и политуправление КТОФ сформировали и направили в бухту Владивостока, что на севере Приморья, экспедицию. Основной целью ее был подъем орудия русского крейсера «Иzumудра». В состав экспедиции вошли: капитан 1 ранга Ю. Фролов, работник городского клуба ДОСААФ В. Волошин и А. Голодный, радиомонтажник судоремонтного завода И. Трубачев, главный инженер мастерских «Ольги» ДВО В. Платонов, начальник отдела КБ Тихоокеанского океанологического института А. Шеринюк и другие. Уже во время работ к нам на помощь прибыла группа поисковиков из Дальнегорска под руководством Б. Горюхова, которая уже неоднократно работала на «Иzumудра».

Непросто сложилась судьба крейсера «Иzumудра». Новинка Прибой в своем известном романе «Цусима» рассказывал о героическом прыжке крейсера из окружения в Корейском проливе и его беслапной гибели на мели в бухте Владивостока. К сожалению, о Цусимской трагедии написано до обидного мало и далеко не всегда правдиво.

Крейсер «Иzumудра», вышедший 15 мая 1905 года из кольца окружения, направился в район между Ольгой и Владивосток. Командиру крейсера Нозиков-Прибой ставил вину то, что он не пошел во Владивосток. Однако позволю себе заметить, что почти все русские корабли, которые после Цусимского боя продолжали упрямо идти прежним курсом на Владивосток, были постигнуты японцами и потоплены. Неприятель знал, где надо порезывать русские.

Из дознания командира корабля капитана 2 ранга Ферзена: «Выбрал Владимир, а не Ольгу, считая последнюю как наиболее значительный населенный пункт этого побережья заминированную». Шла война, и такое предположение командира было вполне логично.

В бухту Владимира крейсер вошел ночью. Не имея подробных карт дальневосточного побережья и, в частности, бухты Владимира, корабль уклонился к низкому берегу мыса Орехова и выскочил на каменное плато семиметровой изобаты. Пытаясь стащить с мели и работая полными ходом назад, смогли последние 10 тонн угля. Утром командир приказал аса, что можно свезти на берег, а крейсер взорвать. По поводу последнего решения можно спорить. Но для этого надо знать сложившуюся к тому времени обстановку.

...Во Владимире группа рабо-

тала четыре дня. Первую неделю доставил на борт нашедшего катера Волошина — две латунные крышки электросварочных аппаратов, две латунные крышки электросварочных аппаратов, две латунные крышки электросварочных аппаратов. Затем Трубачев и Шеринюк доставили куски поручней, детали электрооборудования и искореженные снарядные гильзы. Эти гильзы и убедили в том, что мы действительно находимся в районе гибели «Иzumудра». На их домыслах рассмотрели номера и год изготовления — 1904. Поисковые работы продолжа-

лопластикового катера и энтузиазма. Но политуправление флота, «благословившее» нас в этот возаж, имевший с собой главу главной своей целью подъем и доставку в музей КТОФ орудия «Иzumудра», не задумывалось над этой проблемой.

Ю. Фролов предложил идею: а что если попытаться стащить орудие с семиметровой косы на более глубокое место катером?

...Забурлила вода под винтами катера, он сдвинулся с места и пошел, набирая ход. Сначала показалось, что орудие оборвалось: слишком резко вошел катер. Но потом увидели, как ушел под воду большой металлический буй, который мы ставили на орудие. Это могло означать только одно: оно оторвалось от грунта и тащится в подвешенном состоянии. Решили буксировать орудие до причала. На малом ходу поставлено влезли в глубину бухты и ошвартовали катер у борта плавающей катерной пристани. Орудие попрежнему висело у него под кормой.

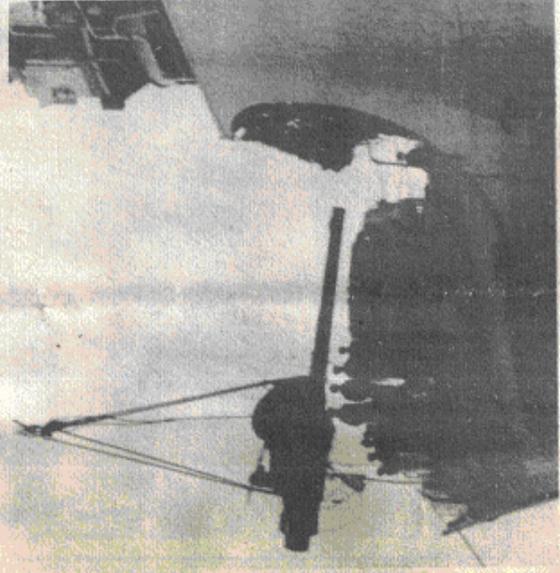
В 19.30 начали заводку гака крана плавающей пристани. Тяжелый многопудовый гак долго не поддавался. Акванавигисты несколько раз выходили на поверхность отдышаться, затем вновь продолжали работу. Подъем начался в 20.10 из воды показался гек, а еще через минуту вышло орудие крейсера «Иzumудра». Массивное основание с внушительным стволем зависло на короткое время в воздухе, а затем осторожно опустилось на палубу плавающей пристани...

На обратном пути погода сопутствовала нам. Осеннее солнце ненавязчиво грело наш экспедиционный корпус, расположившийся на носовой палубе. Настроение хорошее: все задачи, стоящие перед нами, выполнены. И даже более того. Кроме орудия, мы вывезли большое количество различных предметов с крейсера 2 ранга «Иzumудра», которые пополнят экспозиции владивостокских музеев.

В конце сентября транспорт должен доставить во Владивосток и 120-миллиметровое орудие крейсера — пожалуй, единственное в нашей стране, участвовавшее в артиллерийской дуэли в Цусимском проливе. Оно займет место на площадке Военно-исторического музея КТОФ во Владивостоке, пополняя его уникальную коллекцию артефактов. Работы же на «Иzumудра» будут продолжены в следующем году.

С. БЕЗЗ,
действительный член Географического общества СССР.

Экспедиция на русский крейсер



Необходимо было судно, с мощью которого можно было бы осуществлять этот подъем. Ответ обсудили: прежде чем стропить орудие, надо было позаботиться о том, каким образом его поднимать.

А способ, собственно, один: судно или корабль, осадка которого позволяет подняться к месту гибели «Иzumудра» и которое сможет своими механизмами поднять орудие везем, приближительно три тонны, погрузить его на борт. Кажется, ясно, кто должен заниматься этим вопросом. Ведь экспедиция, состав которой напомнил сборную солдату, не имела ничего, кроме стек-

лись. Все внимание акванавигистов было направлено на обнаружение орудия.

ИЗ ВАХТЕННОГО ЖУРНАЛА: «16.50. Трубачев обнаружил орудие...».

Игорь вынырнул на поверхность метрах в пятидесяти от катера и замаял руками. На легая на весла, мы погнали Трубачеву, который, вынув из рта загубник, радостно кричал: «Нашел! Здоровенная пушка!». Оставалось обозначить место нахождения орудия...

На следующий день завели трос, остропили орудие и подготавливали его к подъему. Ос-

Партнеры Клуба подводного поиска «Восток»



Приморское краевое отделение Всероссийской общественной организации «Русское Географическое Общество» «ОБЩЕСТВО ИЗУЧЕНИЯ АМУРСКОГО КРАЯ» г. Владивосток

Общество изучения Амурского края – это старейшая на Дальнем Востоке России общественно-просветительская организация, созданная в апреле 1884 года. Является общественным объединением краеведов Приморья, регулярно проводит научно-популярные и общественные чтения, в рамках Общества изучения Амурского края действуют различные секции, издается сборник печатных трудов.

Общество изучения Амурского края традиционно участвует в мероприятиях Клуба подводного поиска «Восток» с момента его организации. Летом 2011 года совместной экспедицией Клуба подводного поиска «Восток» и Общества изучения Амурского края был обнаружен и обследован миноносец № 208.



Здание и интерьер помещений Общества изучения Амурского края

МУЗЕЙ ИСТОРИИ ПОДВОДНЫХ СИЛ РОССИИ им. А. И. МАРИНЕСКО г. Санкт-Петербург



Музей основан в 1997 году при помощи Объединенного совета ветеранов-подводников ВМФ и Администрации Калининского района г. Санкт-Петербурга. Является единственным в России специализированным музеем, посвященным истории подводных сил. Экспозиция музея представлена тремя залами, охватывающими различные этапы истории отечественных подводных сил – от Петра I до современности. На внешней площадке размещены памятник подводной лодке «Б-807», образцы оружия и вооружения отечественного военно-морского флота.



Созданный на базе поискового отряда ленинградской школы № 189, Музей содействует развитию всех видов поисковой деятельности, оказывая историко-консультационную и архивно-поисковую помощь, занимается популяризацией истории российского флота, проводит военно-патриотическую воспитательную работу.

В сентябре 2017 года прошла совместная экспедиция Музея и Клуба подводного поиска «Восток», направленная на оценку сохранности миноносца № 208, погибшего в Русско-японскую войну под Владивостоком.



Заказчик: Приморская спортивно-исследовательская общественная организация
«Клуб подводного поиска «Восток»
Подписано в печать: 17.06.2018 г.
Тираж: 10 экземпляров

Отпечатано в типографии ИП Лукьянов С.Е.
Владивосток, т. (4232) 345-901



Подводный поиск, как вид общественной деятельности в Приморском крае, имеет более чем полувековую историю. Начатый первыми энтузиастами в 1960-х гг., в последующие полтора-два десятилетия организационно сложились и успешно работали подводно-поисковые группы во Владивостоке, Дальнегорске, Славянке, Находке и других населенных пунктах Приморского края. Закономерным результатом развития подводного поиска Приморья стало создание в 1988 г. «Краевого клуба подводного поиска «Восток», успешно выполнившего ряд исследовательских экспедиций и которому в современности исполняется 30 лет.

Поисковиками Клуба «Восток» были обследованы останки фрегата «Паллада» и шхуны «Восток», найдено и поднято орудие крейсера «Изумруд» - участника Цусимского сражения, обнаружен и изучен миноносец № 208, погибший в годы Русско-Японской войны, исследованы другие затонувшие корабли и суда.

Предлагаемая вашему вниманию книга содержит краткие сведения об истории подводного поиска в Приморье, излагает современникам взгляд на организацию и проведение общественных поисковых экспедиций и предоставляет будущим поколениям сведения о затонувших кораблях и судах, как объектах поиска.

Уверены, что эта книга выполнит главное - сохранит взаимосвязь поколений, как главный фактор успеха в подводном поиске.

Ю.В. Ведерников