

Воронов С. О.

Енциклопедія морських катастроф України

*(затонулі пам'ятки античної,
середньовічної і новітньої історії:
залишки міст і поселень, військові
кораблі, цивільні судна, авіа- та
бронетехніка)*

Видавництво "Богдана"
2008

ББК 39.4г(4УКР)я2+63.4(4УКР)я2В75
В75

Рекомендовано до друку вченою радою
Інституту археології
Національної Академії наук
України
(протокол № 3 від 22.02.2005 р.)

Під загальною редакцією академіка НАН України П.П. Толочка

Редакційна колегія: доктор історичних наук, професор Інституту археології НАН України Д. Н. Козак (голова); доктор історичних наук, член-кореспондент НАН України, професор Інституту археології НАН України С. Д. Крижицький; науковий співробітник Інституту археології НАН України В. В. Назаров; І. В. Алексеев (Український науково-дослідний інститут морського флоту); О. В. Іванов (Національний заповідник “Херсонес Таврійський”); В. М. Росоха (Міжгалузева лабораторія історичних досліджень); І. В. Крачковський (Державний комітет у справах охорони державного кордону України); В. В. Логінов (ДУ “Укрморгідрографія”).

Воронов, С. О.

Енциклопедія морських катастроф України : (затонулі пам'ятки антич., середньовіч. і новіт. історії : залишки міст і поселень, військ. кораблі, цивіл. судна, авіа- та бронетехніка) / С. О. Воронов. – К. : Богдана, 2008. – 848 с., [16] арк. іл.

ISBN 978-966-7058-99-9

В енциклопедії представлено детальний перелік об'єктів підводної спадщини України, а також інформацію про всі відомі затонулі в водах України об'єкти (міста та поселення, військові кораблі, цивільні судна, військово-повітряна та бронетехніка). Зібрано дані про пам'ятки, починаючи від античної доби і Середньовіччя до новітньої історії. Вперше надано деталізовану інформацію щодо затонулих об'єктів військової техніки епохи Першої та Другої світових воєн, Громадянської війни в СРСР. Матеріали енциклопедії є результатом архівних та підводно-археологічних досліджень Інституту археології НАН України, а саме – Департаменту підводної спадщини України, Інституту археології НАН України (Міжгалузевої лабораторії історичних досліджень), проведених з метою здійснення обліку культурної спадщини в рамках виконання державної програми по виявленню археологічних територій, що охороняються законом.

Для істориків, археологів, музейних працівників, студентів історичних факультетів, інструкторів з дайвінгу.

ББК 39.4г(4УКР)я2+63.4(4УКР)я2В75

ISBN 978-966-7058-99-9

© Воронов С., 2008
© “Богдана”, оформлення 2008

жицький С. Д. Ольвийская экспедиция и основные результаты Подводного отряда // АО 1976 г. – М., 1977; Крыжицкий С. Д. Основные итоги изучения затопленной части нижнего города Ольвии // Античная культура Северного Причерноморья. – К., 1984; Крыжицкий С. Д., Шилик К. К. Подводные исследования в Ольвии и Тире // АО 1971 г. – М., 1972; Крыжицкий С. Д., Шилик К. К. Подводные исследования Ольвии // АО 1972 г. – М., 1973; Крыжицкий С. Д., Шилик К. К. Подводные работы в Ольвии // АО 1973 г. – М., 1974.

Стан об'єкта: проводяться постійні дослідження. Археологічні дослідження підводної частини Ольвії було розпочато в 1915 р. В 1961 р. було складено план затопленої частини міста, на якому були зафіксовані, як раніше відомі об'єкти, так і виявлені пам'ятки – завали і нагромадження каміння, уламки кераміки, розвали північних (вірогідно) оборонних стін міста. У 1971–1977 рр. експедицією Інституту археології АН УРСР (С. Д. Крижицький) було проведено комплекс гідро-археологічних досліджень, які містили візуальне обстеження акваторії, заміри і нанесення на план об'єктів та шурфування. Було також проведено розвідувальні розкопки з метою вивчення археологічної топографії і стратиграфії району. Мінімальна площа затопленої частини Ольвії в V–IV ст. до н. е. ймовірно складала не менше 12 га, в елліністичний час – 17 га, в перші ст. н. е. – 4,5 га. При пониженні рівня води в лимані під час сильних північних вітрів каміння, що має відношення до будівельних залишків Ольвії, виступає над поверхнею води. Доведено, що більша частина виявлених і досліджених об'єктів має відношення до фортифікаційних споруд Ольвії. Це – завали каміння, витягнуті на W–O (розміри: 83×24–33, товщиною до 0,8–1,0 м), які визначено як розвали оборонних стін “догетської” (елліністичної) і “післягетської” (римського часу) епохи, а також як залишки “пристані” і “площадки”. Перша утворена щільно укладеними плитами і становить залишки оборонного комплексу. Ймовірно, що під найбільш масивним камінням зберігся непереверідкладений культурний шар. Друга визначається в якості залишків оборонного комплексу (вірогідно, башти) елліністичного часу. Об'єкти іншого типу – “амфорні поля”. Це – дві чітко локальні зони накопичення уламків кераміки (головним чином амфор), які знаходяться на відстані 50–60 м одна від одної і на відстані 145–155 і 210–240 м від берега. Під час досліджень “амфорного поля” № 1 було виявлено, в основному, кераміку від кінця IV ст. до н. е. по II–III ст. н. е. Більше 70 % посуду відноситься до IV ст. до н. е., близько 7 % – до I ст. н. е. Ймовірно, що тут були розташовані припортові склади, де в підвалах зберігалася велика кількість амфор. В ході шурфовки виявлено розвал оброблених прямокутних плит і блоків – залишки кам'яних кладок, скоріше за все – підвальних приміщень. На “амфорному полі” № 2 виявлено кераміку I ст. н. е. Зустрічається також кераміка IV ст. н. е. Дані об'єкти ідентифіковано як залишки припортових складів і старого рибного ринку. Вони окреслюють східні і північно-східні кордони затопленої частини Ольвії. Крім амфорної тари, в керамічний комплекс затопленої частини Ольвії входять уламки кухонного, столового, ліпного посуду, господарсько-побутова кераміка і посуду спеціального призначення, кам'яний кнехт і 2 кам'яні заготовки для виготовлення надгробних стел.

Облікова картка ОПКСУ № 295-л/а
Затоплена частина античного міста Акра
/VI ст. до н. е./
Координати об'єкта: Керченська протока
(на S від м. Керч, АР Крим).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: підводні залишки частини території античного міста Акра.

Глибина залягання: від 4,5–7,5 м.

Історична довідка: Античне поселення Акра відоме з повідомлень Стратона, Плінія і Арріана

як місто європейського Боспора. Ототожнюється з городищем, 3,5 га площі якого знаходиться під водою на глибині до 4,5 м. Розташоване на відстані 0,5 км на S–O від с. Набережного, на місці, створеному морем і озером Яниш.

Джерело: Назаров В. В. Гидроархеологическая карта Черноморской акватории Украины. – К., 2003.

Стан об'єкта: повністю не досліджений. Включений до програми досліджень Морського музею України як перший підводно-археологічний заповідник. Виявлене на дні Керченської протоки і попередньо досліджене В. Н. Холодковим (1982–1983 рр.), К. К. Шиликом (1982–1984 рр.), О. В. Куліковим (1994 р.). Практично все місто знаходиться на дні, лише його

західний кут приблизно на 20 м виходить на береговий насип. Місто мало прямокутну форму. Зафіксовано наявність гавані. Виявлено оборонну стіну тришарової кладки довжиною до 30 м і товщиною до 2,6 м. У ході підводних досліджень відкрито прямокутну забудову і цистерну з сімома цілими амфорами. Фортечний мур простежується вздовж 200 м під водою і 15 м на насипі, який відокремлює від моря Янишське озеро. З боку берега до стіни прилягає башта розмірами 7×7 м (5,5×5,5 м), складена з використанням піронів. На відстані 150 м від цієї стіни було виявлено другу стіну. Довжина збереженої її частини 10 м. Завершується баштою розмірами 6,5×7 м. Башти схожі між собою. На відстані 170 м від берега на глибині 3 м розкрито античний колодязь, обкладений каменем. Виявлено значну кількість фрагментів амфор, посуду, чаш, деталі якорів, жернов і багато металевих предметів. За характером ряду знахідок можна судити про виявлення некрополя Акри. Поблизу в морі знайдено бронзову скульптуру сирени.

Облікова картка ОПКСУ № 296-д/а
Затоплена частина античного міста
Німфей
/VI ст. до н. е./
Координати об'єкта: Керченська протока
(на S від м. Керч. АР Крим).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: підводні залишки частини території античного міста Німфей.
Глибина залягання: 5–6 м.

Історична довідка: Античне місто Німфей було заосноване мілетянами в другій чверті VI ст.

до н. е. і проіснувало в складі Боспорського царства до римських часів включно. Городище розташоване поблизу с. Героївка за 17 км на S–S–W від м. Керч. Німфей був заснований в VI ст. до н. е. В першій половині IV ст. до н. е. ввійшов до складу Боспору. В середині III ст. Німфей був знищений готами.

Джерело: Назаров В. В. Гидроархеологическая карта Черноморской акватории Украины. — К., 2003.

Стан об'єкта: повністю не досліджений. Дослідження міста були розпочаті М. М. Худяковим (1933 р.), В. М. Скудною (1934 р.), Н. Д. Грач (1966 р.), О. Ю. Соколовою (1991 р.). Оборонна стіна (з великих плит) довжиною до 100 м і шириною понад 2,3 м мала проїзд і ворота. Розкопки виявили існування акрополя і вулиць. Виявлено також будинки з мощеними дворами, громадські будівлі, кам'яні сходи, винарню та цистерни. На акрополі знаходилися храми Афродіти й кабірів. Серед скель на березі моря виявлене святилище VI–III ст. до н. е., присвячене Деметрі. В результаті підводно-археологічних досліджень було відкрито залишки трьох затоплених античних районів, якірна стоянка, некрополь і місце загибелі корабля XVII–XVIII ст. “Поселення № 1” становить собою нагромадження каміння (на площі 0,4 га на відстані 300–500 м від берега навпроти Першого Героївського маяка), з яких 40 % має сліди обробки. Серед каміння зустрічаються блоки розмірами 0,8×0,4×0,2 м. Керамічний матеріал, виявлений між камінням, представлений уламками амфор IV–III ст. до н. е. — I–II ст. н. е. і боспорської черепиці. Виявлено кам'яний алтар, який є залишком монументальної споруди. “Поселення № 2” (“Селянський будинок”) представлено залишками стіни, викладеної з великих блоків, розташованих паралельно берегу за 20 м від нього. Окремі блоки залягають у зоні площею 0,5 га. Між камінням було знайдено уламки амфор IV–III ст. до н. е. і уламки боспорської черепиці. “Поселення № 3” становить нагромадження великих блоків (в тому числі тесаних), розташованих південніше від “Поселення № 2”. Знахідки датуються IV–III ст. Якірна стоянка виявлена на схід від “Поселення № 1”. У піщаному ґрунті на глибині 0,14–0,25 м від рівня поверхні дна було знайдено 15 якірних штоків. Поряд було виявлено 4 фрагменти оброблених дерев'яних стовпів діаметром 8 см.

Облікова картка ОПКСУ № 487-д/а
Затоплена частина античного міста Тіра
/VI ст. до н. е./
Координати об'єкта: акваторія Дністровського
ліману (Одеська обл.).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: підводні залишки частини території античного міста.
Глибина залягання: 0,5 м.

Історична довідка: Одне з найбільших античних

міст Північно-Причорноморського регіону, центр одноіменного полісу. Засноване в VI ст. до н. е. Проіснувало до IV ст. н. е. Пізніше на його місці було розташоване середньовічне місто

Облікова картка ОПКСУ № 494-п/а
Місце загибелі неідентифікованого
вітрильного корабля
/VII–X ст./
Координати об'єкта: траверс селища Учкюевка (м.
Севастополь, АР Крим).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: залишки вітрильного судна.

Глибина залягання: 18,5 м.

Відстань від берега: 1200 м.

Архівні матеріали: відсутні.

Джерело: Назаров В. В. Гидроархеологическая карта Черноморской акватории Украины. – К., 2003.
Стан об'єкта: не досліджений. Місто загибелі корабля виявлено експедицією Інституту сходознавства РАН і НЗХТ в 2002 р. (керівник В. В. Лебединський). Виявлено масове нагромадження кераміки. Археологічний матеріал з цього об'єкта належить до двох хронологічних груп: VII–IX і VIII–X ст. В цілому комплекс датується IX – першою половиною X ст. За функціональним призначенням уся піднята кераміка розділяється на дві групи: тарну і столову.

Облікова картка ОПКСУ № 499-п/а
Місце загибелі неідентифікованого
середньовічного корабля
/VIII–X ст./
Координати об'єкта: мис Мальвін, Коктебельська
бухта (АР Крим).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: залишки корпусу і вантажу середньовічного корабля.

Архівні матеріали: відсутні.

Джерело: Інформація науково-учбового центру підводної археології Київського держуніверситету імені Тараса Шевченка (С.М. Зеленко).

Стан об'єкта: не досліджений. Виявлений експедицією в 1997–1998 рр. під час обстеження ділянки шельфу біля мису Мальчин. Виявлено уламки амфор причорноморського типу VIII–X ст. і якір.

Облікова картка ОПКСУ № 492-п/а
Місце загибелі неідентифікованого
корабля Візантії
/IX–X ст./
Координати об'єкта: траверс м. Євпаторія
(АР Крим).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: залишки корпусу і вантажу торгового корабля Візантії.

Глибина залягання: 20–22 м.

Архівні матеріали: відсутні.

Джерело: Назаров В. В. Гидроархеологическая карта Черноморской акватории Украины. – К., 2003.

Стан об'єкта: не досліджений. Виявлено вантаж високогорлих поливних глеків IX–X ст.

Облікова картка ОПКСУ № 1062-п/а
Місце загибелі неідентифікованого
корабля Візантії
/IX–X ст./
Координати об'єкта: 70 км на S–W від мису
Херсонес (АР Крим).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: залишки корпусу і вантажу торгового корабля Візантії.

Глибина залягання: 132–135 м.

Архівні матеріали: відсутні.

Джерело: Архів департаменту підводної спадщини України, 2005.

Стан об'єкта: не досліджений. Виявлений українсько–американською підводно-археологічною експедицією “Чорне море-2006” в 2006 р. Виявлено вантаж, що складався з майже 200 високогорлих глеків IX–X ст. таманського типу та незначних фрагментів шпангоутів і стрингерів корабля. В 2007 р. під час експедиції “Візантія-2007” проведено фотофіксацію, шурфування та картографування об'єкта. На поверхню піднято 2 глека.

Облікова картка ОПКСУ № 1913-п/а
Місце загибелі неідентифікованого
корабля Візантії
/IX–X ст./
Координати об'єкта: 7 м на N від скелі Адалари
(МЛЦ “Артек”, АР Крим).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: залишки корпусу і вантажу торгового корабля Візантії.

Глибина залягання: 13–15 м.

Архівні матеріали: відсутні.

Джерело: Архів Департаменту підводної спадщини України, 2005.

Стан об'єкта: не досліджений. Виявлений підводно-археологічною експедицією ДПСУ в 2006 р. (В. Є. Герасімов). Виявлено вантаж, що складався з фрагментів глеків IX—X ст, двох якорів Візантійського типу і фрагментів суднового котла.

Облікова картка ОПКСУ № 500-п/а
Місце загибелі неідентифікованого
середньовічного корабля
/IX—XI ст./
Координати об'єкта: Коктебельська бухта
(АР Крим).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: залишки корпусу і вантажу середньовічного корабля.
Глибина залягання: 6—9 м.
Відстань від берега: 120—150 м.

Архівні матеріали: відсутні.

Джерело: Назаров В. В. Гидроархеологическая карта Черноморской акватории Украины. — К., 2003.

Стан об'єкта: не досліджений. Виявлений в 1987 р. під час обстеження ділянки шельфу клубом "Атлантида" (м. Київ). Виявлено уламки 90 фрагментованих середньовічних амфор і глеків з шпаксами ручками IX—XI ст. Амфори у своїй більшості представляють варіанти причорноморського типу і датуються VIII—X ст. Горло однієї з амфор заткнуте пробкою.

Облікова картка ОПКСУ № 497-п/а
Місце загибелі неідентифікованого
середньовічного корабля
/X—XI ст./
Координати об'єкта: траверс м. Сулак (АР Крим).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: залишки корпусу і вантажу середньовічного корабля.
Глибина залягання: 50 м.

Архівні матеріали: відсутні.

Джерело: Назаров В. В. Гидроархеологическая карта

Черноморской акватории Украины. — К., 2003.

Стан об'єкта: не досліджений. Виявлений в 1980 р. рибальським судном (тралом). На поверхню піднята амфора типу Ганос X—XI ст.

Облікова картка ОПКСУ № 498-п/а
Місце загибелі неідентифікованого
середньовічного корабля.
/X—XI ст./
Координати об'єкта: траверс мису Меганом
(м. Сулак, АР Крим).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: залишки корпусу і вантажу середньовічного корабля.

Архівні матеріали: відсутні.

Джерело: Інформація науково-учбового центру підводної археології Київського Університету імені Тараса Шевченка (С. М. Зеленко).

Стан об'єкта: не досліджений. Виявлений експедицією у 2000 р. під час обстеження ділянки шельфу біля мису Меганом. Виявлено нагромадження амфор і синхронний залізний якір. Амфори належать до двох типів: з невисоким горлом і шаровидним тулубом X—XI ст і крруглодонні з грушовидним тулубом другої половини X — початку XII ст.

Облікова картка ОПКСУ № 210-д/а
Місце загибелі неідентифікованого
середньовічного корабля
/початок XI ст./
Координати об'єкта: акваторія Судакського району
(АР Крим).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: залишки корпусу і вантажу середньовічного корабля.

Глибина залягання: 10—12 м.

Відстань від берега: 50 м.

Архівні матеріали: відсутні.

Джерело: Інформація науково-учбового центру підводної археології Київського університету імені Тараса Шевченка (С. М. Зеленко).

Стан об'єкта: не досліджений. Виявлений в 1999 р. експедицією під час обслідування донної поверхні. Підйомний матеріал представлений амфорами з шаровидним тулубом, покритий хвилеподібним рифленням другої половини X — першої половини XI ст., і амфори з грушовидним тулубом X—XI ст. (горло однієї з них заткнуте пробкою). Виявлено також

Облікова картка ОПКСУ № 896-п/а
Вітрильний транспорт “№ 61”,
Експедиційний флот Великобританії
в Криму
/1854 р./
Координати пошуку об’єкта: в Н частині
Каламітської затоки (АР Крим).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об’єкта: вітрильний транспорт.
Власник об’єкта: Експедиційний флот Великобританії в Криму.

Глибина залягання: 19 м.

Історична довідка: Під час Кримської кампанії судно входило до складу Об’єднаного флоту союзників.

14.11.1854 р. вітрильний транспорт “№ 61” затонув під час сильного шторму (південно-східний ураган). Інформація щодо загибелі екіпажу відсутня.

Джерело: Реєстр підводної спадщини України, 2004.

Стан об’єкта: не досліджений.

Облікова картка ОПКСУ № 897-п/а
Вітрильний транспорт “№ 81”,
Експедиційний флот Великобританії
в Криму
/1854 р./
Координати пошуку об’єкта: в Н частині
Каламітської затоки (АР Крим).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об’єкта: вітрильний транспорт.
Власник об’єкта: Експедиційний флот Великобританії в Криму.

Глибина залягання: 19 м.

Історична довідка: Під час Кримської кампанії судно входило до складу Об’єднаного флоту союзників.

14.11.1854 р. вітрильний транспорт “№ 81” затонув під час сильного шторму (південно-східний ураган). Інформація щодо загибелі екіпажу відсутня.

Джерело: Реєстр підводної спадщини України, 2004.

Стан об’єкта: не досліджений.

Облікова картка ОПКСУ № 1500-п/а
Барк “Agnes Blaikie”,
оренда Експедиційного флоту
Великобританії в Криму
/1854—1855 рр./
Координати об’єкта: зовнішній рейд
Балаклавської бухти (АР Крим).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об’єкта: торговельний (вантаж-пасажирський) вітрильний двощогловий барк (згідно з Регістром “Lloyds” до 1853 р.). У 1854 р. переоснащений під бриг (заміна трьох шогл на дві). Найвища на 1841 р. класифікація: “9A1”.

Власник об’єкта: Експедиційний флот Великобританії в Криму.

Судновласники: George Thompson Junr, “Aberdeen & Commonwealth Line” (1841 р.), “W. Jenkins & Co, Swansea” (1849 р.), John Richardson, John Crow Richardson/Swansea Wales (30.06.1852 р.), Henry Dobson/”81 Princess Street Bristol England” (05.02.1853 р.), W. Dobbins (порт Bristol, 1852 р.), Jordison (1855 р.).

Побудований: 1841 р. (м. Абердин, верф “Walter Hood”, суднобудівник Уолтер Худ).

Спущений на воду: жовтень 1841 р.

Капітани: Alex Duthie (1841 р.), Уільям Хоні (1849 р.), Thomas Thomas (1852 р.), Richard Pernam (грудень 1854 р. — березень 1855 р.), Henry Hamden (березень 1855 р. — травень 1855 р.)

Порт приписки: Aberdeen (1841 р.), Swansea (1849 р.), Bristol (1852 р.), London (1855 р.).

Водовиміщення: 500 т (за даними агентства “Lloyds” — 380/385/381 т).

Довжина: 35,45 м.

Ширина: 7,19 м.

Глибина трюму: 15,12/5,18 м.

Екіпаж (на 1855 р.): 12 чол.

Висота між палубами: 2,26 м (судно оснащено удосконаленою системою вентиляції).

Глибина залягання: 86—84 (дно)/76—75 м (палуба).

Історична довідка: Згідно з неофіційною інформацією Agnes Blaikie — це ім’я реальної людини, дружини мера Абердина (1841 р.) сера Томаса Блейкі. Порт першого призначення судна: Сантьяго-де-Куба. Документально зафіксовано факт його рейсу на Кубу в 1843 р. (компанія “Aberdeen & Commonwealth Lines”). Виявлена в подальшому архівна інформація фіксує використання барка на австралійських маршрутах (у власності містера Dobbina з Брістолу). Існує

інформація про рейси барка Балтійським та Середземним морями, біля узбережжя Західної Індії, Південної Африки, Північної і Південної Америки. У 1854 р. барк був зафрахтований урядом Великобританії для забезпечення Кримської воєнної кампанії. Відповідно до урядового фрахту 21.12.1854 р. барк (капітан Річард Перріам) вийшов у рейс за курсом Вулвіч – Балаклава. За одними даними, у якості вантажу мав озброєння, спорядження, боеприпаси і провіант, за іншими – гарматні ядра (180 т) і кокс (250 т). Газета “Таймс” за грудень 1854 р. містить повідомлення про факт завантаження на борт барка в доках Королівського Арсеналу 180 т гарматних ядер і 250 т вугілля для замовника з Криму. В січні 1855 р. барк з вантажем розпочав новий рейс: Британія – Мальта – Крим. За непідтвердженими даними барк прибув на Мальту 16.09.1855 р. і пробув там близько двох місяців. Зміна генерального вантажу на борту судна в цей час документально не підтверджується. 15.04.1855 р. барк (капітан Генрі Хамден) взяв курс на Балаклаву. Прибуття барка до Балаклави документально не підтверджується. У травні 1855 р. барк “Agnes Blaikie” відшвартувався в порту Балаклава. 5(8) травня 1855 р. барк унаслідок навігаційної помилки, що призвела до зіткнення з HMS “Medina” (дерев’яним колісним пакетботом водовиміщенням 889 т, який був спушений на воду у березні 1840 р.), затонув. Військовий гідрографічний корабель HMS “Medina” (командир – лейтенант Генрі Бересфорд) виконував на той час у Криму картографічні зйомки місцевості. В архівах міститься повідомлення (газета “Таймс” за 1855 р.), в якому розповідається, що вахтовий офіцер (старшина) HMS “Medina” вчинив самогубство (перерізав собі горло), після того як з його вини барк затонув. Під час катастрофи весь екіпаж барка врятувався (є документальне підтвердження того, що екіпаж повністю отримав платню і був включений до складу іншого судна). Всі суднові документи загинули під час катастрофи. Екіпаж “Agnes Blaikie” було врятовано командою HMS “Medina”.

Джерело: Реєстр підводної спадщини України, 2004; Британський національний морський музей (Lloyds survey report on the barque agnes blaikie/ october 23–29 1841); Британський національний архів (account of crew of f(?)Ign going ship, to be delivered at the end of the voyage to the shipping master at the above port/ 22/2/1858(?); Agnes blaikie). Британський національний архів (log of the proceedings of h.m.s. “medina”/ 5–6 day of may 1855); Британський національний морський музей (Lloyds register/ 1853).

Стан об’єкта: не досліджений. Об’єкт виявлено в серпні 2004 р. Обстежений 18.09.2003 р. (А. Копнін (дайв-клуб “Акварин”) і М. Фальковський (дайв-клуб “Фрегат”). Збереженість: 65 %. Корабель стоїть на рівному кілі. Корпус дерев’яний (дубовий). В центральній частині лівого борту – вертикальна пробоїна (ймовірно, слід від зіткнення з іншим кораблем). Залишки двох щогл розкидані на палубі та вздовж лівого борту. Палуба не пошкоджена. На форштевні містяться залишки рибальського трапа. З лівого та правого борту під форштевнем розташовані станові адміралтейські якори. На кормовій надбудові зафіксовано залишки штурвалу і рульового механізму. Шкло кормової надбудови (капітанської каюти і кают-компанії) відсутнє. В середині каюти розташовані меблі й особисті речі. В кормовій частині і трюмі зафіксовано фрагменти декоративного прикрашення (орнаменти). В середині вантажних трюмів розташований генеральний вантаж. Вантаж не ідентифіковано. Корабельне озброєння відсутнє. Судно ідентифіковане під час експедиції ДПСУ (8–13.09.2006 р. К. Істратова, Д. Шаповалов та А. Биков). Виявлено протитуманну ринду (з незвичайною системою кріплення і нестандартним місцерозташуванням) з надписом. Згідно з інформацією правоохоронних органів частина особистих речей розграбована дайв-центрами і структурними підрозділами МО України.

Облікова картка ОПКСУ № 484-п/а
Залишки фрагментів корвета “Пилал”,
Імператорський Чорноморський флот
/1854 р./
Координати об’єкта: Севастопольська бухта
(АР Крим).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об’єкта: корвет.

Власник об’єкта: ЧФ Російської імперії.

Побудований: 23.06.1840 р. (м. Миколаїв).

Історична довідка: 7.11.1838 р. корвет у складі ескадри (фрегати “Месемврия” і “Сизополь”, корвет “Андромаха”, бриг “Птолемей”, пароплаво-фрегат “Херсонес”, пароплав “Могучий”, “Молодец” і “Боец”) взяв участь у захопленні поста Св. Миколай. Активний учасник Кримської

своєчасно не вдалося закрити, вода швидко заповнила судно. Єдине – це те, що машинна команда встигла погасити котли, чим попередила вибух транспорту. Спроба довести судно до берега не вдалася. З диферентом на корму судно затонуло. Пасажири і команда залишили судно і на шлюпках дійшли до узбережжя в районі півострова Тарханкут. Генеральним вантажем судна було 1120 т цукру для Кавказької Армії. За часів СРСР була спроба підняти судно. Частково транспорт був розвантажений. Об'єкт обстежувався АРС ЧФ у грудні 1949 р.

Джерело: архівні матеріали Державного історичного архіву Російської Федерації.

Стан об'єкта: судно розташоване носом до узбережжя. Крен 40° на правий борт і сильний диферент на ніс. В ПБ в районі корми велика пробоїна. По ПБ в 1-й треті розташовані 3 суднопідійомних понтона по 200 т. Судно сильно замулене (мул з піском). Корпус – в рибальських сітях. Палуба на баці – з дерева, має великі пошкодження.

Облікова картка ОПКСУ № 1940-п
Армійський дирижабль "SL-10",
війська Німеччини
/1916 р./
Координати пошуку об'єкта: Чорне море.

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: армійський дирижабль.
Власник об'єкта: війська Німеччини.

Історична довідка: 3 червня 1916 р. війська Німеччини використовували на Чорноморському театрі воєнних дій дирижаблі. Дирижабль

"SL-10" базувався в м. Ямболі (Болгарія). 15.07.1916 р. дирижабль вилетів на бомбардування порту Севастополь. Пропав безвісти. Пошукові операції Німеччини результату не дали. Причина та місце загибелі не відомі. Інформація щодо загибелі членів екіпажу судна відсутня.

Джерело: архівні матеріали Державного історичного архіву Російської Федерації.

Стан об'єкта: не досліджений.

Облікова картка ОПКСУ № 298-п
Прибережний підводний човен "UB-7",
Константинопольська напівфлотилія
ВМФ Німеччини.
/1916 р./
Координати об'єкта: на Н від мису Херсонес
(АР Крим).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: прибережний підводний човен (проект "UB-1").

Власник об'єкта: Константинопольська напівфлотилія ВМФ Німеччини.

Закладений: 15.11.1914 р (з-д "Крупп", Німеччина).
Спущений на воду: 30.11.1914 р. (заводський № 245).

Екіпаж: 14 чол.

Довжина максимальна: 28,1 м.

Ширину максимальна: 3,5 м.

Висота: 3,0 м.

Діаметр міцного корпусу: 3,2 м.

Водовиміщення надводне/підводне: 127/142 т.

Потужність двигунів: дизель – 60 к. с.

електродвигун – 120 к. с.

Швидкість: 7 вузлів, 6 вузлів.

Дальність ходу (в підводному положенні за 4 години): 45 миль.

Дальність плавання (із швидкістю 5 вузлів): 1650 миль.

Озброєння:

гармата типу "MG" (на окремих ПЧ 37-мм або 47-мм гармати) – 1шт.

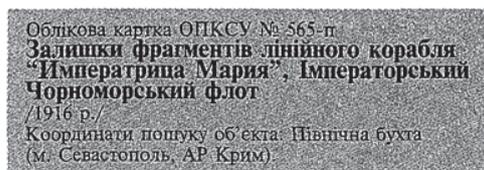
450-мм торпеди – 2 шт.

Історична довідка: ПЧ "UB-7" був збудований у листопаді 1914 р. на заводі "Крупп" за участю компанії "Везер" згідно із замовленням командування ВМФ Німеччини (адмірал Тірпіц) у серії 17 прибережних човнів проекту "UB-1" ("UB-1"-"UB-17"). В 1915 р. 6 прибережних човнів ("UB-1", "UB-3", "UB-7", "UB-8", "UB-14", "UB-15") були транспортовані в розібраному вигляді залізницею з м. Кіля в м. Пола. Після завершення монтажу "UB-7" (з "UB-8") автономно

прибув до м. Константинополя. З 25.06.1915 р. наказом командуючого ВМФ Німеччини "UB-7" включено до складу навіфлотилії ("UB-21", "UB-8", "UB-14", "UB-15"), дячою на Чорноморському театрі воєнних дій проти ВМФ Російської імперії (база – порт Варна, Болгарія). Зафіксована участь ПЧ в дев'яти бойових походах. 27.10.1915 р. ПЧ атакував панцерник "Пантелеймон", 6.02.1916 р. – авіатранспорти "Александр І" і "Николай І", 2.05.1916 р. – "судно-пастку" "Преподобний Сергій" ("№ 128"). 15.09.1915 р, під командуванням Hansa Lutjohanna /за матеріалами "U-boat operations of the Second World War" – Вернера/ "UB-7" атакував конвой ВМФ Російської імперії у складі транспортів "№ 30" ("Императрица Мария"), "№ 61" ("Святогор") і "№ 46" ("Патагонія"), які слідували з порту Одеса в порт Миколаїв. На траверсі с. Дофінівка транспорт "№ 46" "Патагонія" (6011 т) було потоплено. 27.09.1916 р. "UB-7" (лейтенант Лютіоганн) вийшов з порту Варна в район порту Севастополя. На борту крім екіпажу знаходився радіотелеграфний офіцер флоту. ПЧ на базу не повернувся. Офіційно вважається пропавшим безвісти. Існує гіпотеза, що 30.09.—1.10.1916 р. ПЧ був потоплений гідролітаком ("літаючим човном" типу "М—9") повітряного флоту Російської імперії на Н від мису Херсонес. За архівними матеріалами ДІА РФ, ПЧ затонув в результаті підриву на міні. Загинуло 15 членів екіпажу.

Джерело: Реєстр підводної спадщини України, 2004.

Стан об'єкта: не досліджений.



В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: лінійний корабель.

Власник об'єкта: ЧФ Російської імперії.

Закладений: 30.10.1911 р. (в м. Миколаїв).

Включений до складу ЧФ: 06.07.1915 р. (23.06.1915 р.).

Екіпаж: 1220 чол.

Водовиміщення: 22600 т.

Довжина максимальна: 167,8 м.

Ширина максимальна: 27,3 м.

Осадка: 8,4 м.

Товща броні на башнях і на борту: 305 мм.

Потужність головних турбін: 26500 к. с. (20 котлів, 4 гвинта).

Швидкість максимальна: 21 вузол.

Автономність: 2960 миль (запас пального: 3000 т).

Озброєння:

гармати 305/52-мм калібру (головний калібр) – 12 шт.;

гармати 130/55-мм калібру (протимінна артилерія) – 20 шт.;

гармати 75-мм калібру – 8 шт.;

гармати 47-мм калібру – 4 шт.;

кулемети – 4 шт.;

торпедні апарати – 4 шт.

Історична довідка: У грудні 1915 р. лінійний корабель "Императрица Мария" (на той час потужний корабель з дуже сильним озброєнням) прибув до місця постійної дислокації в порт Севастополь. Брав участь у бойових діях проти кораблів флоту Туреччини і Німеччини, зокрема лінійного крейсера "Goeben" (німецько-турецька ескадра, командир – капітан Аккерман), легкого крейсера "Breslau" (Німеччина). У липні 1916 р. "Императрице Марии" вдалося перехопити легкий крейсер "Breslau" і нанести йому ряд пошкоджень, але він, користуючись перевагою в швидкості, зумів відійти до Босфору. Крім цього, "Императрица Мария" діяла на комунікаціях Туреччини біля Анатолійського узбережжя, підтримували артилерійським вогнем фланг Приморської армії. Згідно з матеріалами Акту слідчої комісії (керівник – адмірал Н. М. Яковлев): 07.10.1916 р. о 06.18 ранку під першою баштою лінійного корабля "Императрица Мария", який стояв на Севастопольському рейді, розпочалась пожежа. Через 2 хв на кораблі стався сильний вибух (стовп полум'я і диму піднявся на висоту 150 сажнів). Парова магістраль допоміжного механізму була перебіта. Електричне освітлення погасло. Пожежні насоси перестали працювати. Після першого вибуху протя-

Частина V. Громадянська війна в СРСР та період до Другої світової війни (1918—1939 рр.) 195

Дальність плавання: 1300 миль.

Озброєння:

- 47-мм гармата – 1 шт.;
- кулемет – 1 шт.;
- морський трал “Шульца”;
- щитовий трал.

Історична довідка: 15.10.1916 р. буксирний пароплав “Борисфен” був мобілізований і переобладнаний в тральщик. Брав участь у Першій світовій війні. 16.12.1917 р. тральщик “Т-255” перейшов на бік Радянської влади. У 1918 р. (точна дата не відома) тральщик затонув з невідомих причин. Інформація щодо загибелі членів екіпажу судна відсутня.

Джерело: Реєстр підводної спадщини України, 2004.

Стан об’єкта: не досліджений.

Облікова картка ОПКСУ № 1813-п
Транспорт “№ 30” (“Императрица
Мария”), Флот Чорного моря
/1918 р./
Координати пошуку об’єкта: акваторія
острова Березань (Миколаївська обл.)

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об’єкта: транспорт (товаро-пасажирський пароплав).

Власник об’єкта: Флот Чорного моря (РОПіТ). Побудований: 1877 р. (Великобританія). Перша назва – “Реола”.

Водовиміщення: 2638 т.

Довжина: 74,4 м.

Ширина: 9,9 м.

Осадка: 6,0 м.

Потужність двигуна: 750 к. с.

Швидкість: 9/7 вузлів.

Дальність плавання: 2400 миль.

Історична довідка: 12.03.1915 р. товаро-пасажирський пароплав “Реола” був мобілізований і включений до складу ЧФ в якості транспорту. Приймав участь в 1-й Світовій війні. 16.12.1917 р. перейшов на бік Радянської влади. 13.03.1918 р. транспорт “№ 30” затонув у районі м. Очаків в результаті аварії (навігаційної помилки). Інформація щодо загибелі членів екіпажу судна відсутня.

Джерело: архівні матеріали Державного історичного архіву Російської Федерації.

Стан об’єкта: не досліджений.

Облікова картка ОПКСУ № 585-п
Самохідна баржа “Таганрог”,
Флот Чорного моря
/1918 р./
Координати пошуку об’єкта: зовнішній рейд
Севастополя (АР Крим)

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об’єкта: самохідна баржа.

Власник об’єкта: Флот Чорного моря.

Побудований: 1872 р. (Великобританія).

Водовиміщення: 58 т.

Довжина: 25,0 м.

Ширина: 4,4 м.

Осадка: 1,8 м.

Потужність двигуна: 100 к. с.

Швидкість: 7 вузлів.

Архівні матеріали: Під час Першої світової війни баржа “Таганрог” була мобілізована і включена до складу ЧФ у якості портового судна. 16.12.1917 р. перейшла на бік Радянської влади. У 1918 р. (точна дата не відома) баржа “Таганрог” була затоплена на Севастопольському рейді. Інформація щодо загибелі членів екіпажу відсутня./

Джерело: архівні матеріали Державного історичного архіву Російської Федерації.

Стан об’єкта: не досліджена.

Облікова картка ОПКСУ № 1812-п
 Транспорт "№ 27" ("Игнатий Прохоров"),
 Морські сили Чорного моря
 /1918 р./
 Координати пошуку об'єкта: на W
 від Севастопольської бухти (АР Крим).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: транспорт (вантажний пароплав).
 Власник об'єкта: Морські сили Чорного моря (порт приписки: Одеса).
 Побудований: 1886 р. (м. Зундерланд, Англія).
 Перша назва – "Вермут".

Водовиміщення: 1369 т.

Довжина: 68,7 м.

Ширина: 11,1 м.

Осадка: 5,1 м.

Потужність двигуна: 550 к. с.

Швидкість: 9/7 вузлів.

Дальність плавання: 2000 миль.

Глибина залягання: 90 м (по дну), 80 м (до рубки).

Історична довідка: 12.03.1915 р. вантажний пароплав "Вермут" був мобілізований і включений до складу ЧФ у якості транспорту. Брав участь у Першій світовій війні. 16.12.1917 р. перейшов на бік Радянської влади. 1.05.1918 р. захоплений в порту Севастополя військами Німеччини. У жовтні 1918 р. захоплений підрозділами Білої армії. 18.10.1918 р. – повернутий власникам. 1922 р. (точна дата не відома) транспорт "№ 27" підірвався і затонув. За інформацією ЦВМА РФ, транспорт затонув у Севастопольській бухті в районі Константинівської батареї. Інформація щодо загибелі членів екіпажу відсутня.

Джерело: архівні матеріали Державного історичного архіву Російської Федерації.

Стан об'єкта: 70 % збереження. Занурений носовою частиною в ґрунт з креном на правий борт. В машинному відділенні виявлено табличку з роком побудови і назвою верфі в Англії. В ходовій рубці виявлено судновий журнал. Трюми відкриті. Є безпечний доступ до машинного відділення. Виявлений 29.04.2006 р. (дайв-центр "Tek Force").

Облікова картка ОПКСУ № 299-п
 Підводний човен "Гагара" /типу
 "Барс"/, ЧФ Російської імперії
 /1919 р./
 Координати об'єкта: траверс Севастопольської
 бухти (АР Крим).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: підводний човен типу "Барс".
 Власник об'єкта: бригада підводних човнів ЧФ Російської Імперії (ескадра англо-французького експедиційного корпусу).

Закладено: 29.08.1915 р (Миколаївське відділення Балтійського заводу).

Спущений на воду: 24.09.1916 р.

Включено до складу: 20.06.1917 р.

Екіпаж: 33 чол.

Довжина максимальна: 67,97 м (за інформацією ЦВМА РФ – 68,0 м).

Ширина максимальна: 3,97 м (за інформацією ЦВМА РФ – 4,5 м).

Висота борту: 4,0 м.

Водовиміщення надводне/підводне: 650/780 т.

Осадка: 2,61 м.

Потужність двигунів надводного/підводного ходу: 2×250/2×450 (за інформацією ЦВМА РФ – 500/900 к. с.).

Швидкість надводного/підводного ходу: 11,5/8,5 вузла (за інформацією ЦВМА РФ – 10/7,5 вузла).

Дальність плавання надводним/підводним ходом: 2500/30 миль (за інформацією ЦВМА РФ – 2400/130 миль).

Глибина занурення: 50 м.

Озброєння:

75-мм артилерійська гармата – 2 шт.;

37-мм гармата – 1 шт.;

кулемет – 1 шт.;

Частина V. Громадянська війна в СРСР та період до Другої світової війни (1918—1939 рр.) 199

перейшов на бік Радянської влади. З 15.03.1917 р. знаходився в порту на зберіганні. 1.05.1918 р. був захоплений у порту Севастополя військами Німеччини, а потім (у листопаді 1918 р.) – підрозділами Білої армії. у грудні 1918 р. захоплений військами англо-французького експедиційного корпусу. 22—24.04.1919 р. затоплений на траверсі Севастополя (згідно з архівними матеріалами НІМ Великобританії, затоплений 25.04.1919 р. разом із ПЧ “Орлан”, “Кашалот”, “Кит”, “Нарвал”, “Краб”, “Карп”, “Гагара” і “АГ-21” англійськими підрозділами).

Джерело: Реєстр підводної спадщини України, 2004.

Стан об'єкта: не досліджений.

Облікова картка ОПКСУ № 302-п
Підводний човен “Скат” /типу “Касатка”/,
ЧФ Російської імперії
/1919 р./
Координати об'єкта: траверс Севастопольської
бухти (АР Крим)

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: підводний човен типу “Касатка”.

Власник об'єкта: Бригада підводних човнів ЧФ Російської імперії (ескадра англо-французького експедиційного корпусу).

Закладений: перша половина 1904 р (Балтійський завод у м. Санкт-Петербург).

Спущений на воду: 21.08.1904 р.

Довжина максимальна: 33,5 м.

Ширина максимальна: 3,35 м (за інформацією ЦВМА РФ – 3,4 м).

Водовиміщення надводне/підводне: 140/177 т.

Осадка: 3,4 м.

Потужність двигунів (одновальних) надводного/підводного ходу: 1×100/1×100 к. с. (за інформацією ЦВМА РФ – 120/100 к. с.).

Швидкість надводного/підводного ходу: 8,5/5,5 вузла.

Дальність плавання надводним/підводним ходом: 700/30 миль (за інформацією ЦВМА РФ – 600/40 миль).

Глибина занурення: 50 м.

Екіпаж: 24 чол.

Озброєння:

47-мм артилерійська гармата – 1 шт.;

кулемет – 1 шт.;

торпеди в решіткових зовнішніх апаратах “Джевецького” – 4 шт.

Історична довідка: У грудні 1903 р проект ПЧ типу “Касатка” був затверджений Морським технічним комітетом. До конструкційних особливостей ПЧ можна віднести ніс човна, який здатен був виступати у якості тарана для пошкодження корпусу легких неброньованих суден (тактика ХІХ ст). Озброєння ПЧ складалося з 4-х мін (торпед) останнього зразка, які розміщувалися в зовнішніх апаратах системи “Джевецького”. У вересні 1904 р. було виконано пробне занурення ПЧ “Скат”. Після завершення випробувань човен залізницею був транспортований до порту Владивосток. З 12.12.1904 р – у складі ВМФ Російської імперії (29.03.1905 р. змонтований). З 3.04.1905 р по 11.03.1906 р. в класі міноносців здійснив ряд походів за програмою навчально-бойової підготовки. З 1906 до вересня 1914 р. ПЧ “Скат” – у складі Сибірської військової флотилії. Згідно з наказом командуючого ВМФ восени 1914 р. ПЧ був транспортований до Севастополя і включений до складу Чорноморського флоту. Брав участь у бойових діях під час Російсько-японської і Першої світової війн. Архівна інформація щодо конкретних фактів бойових дій відсутня. 16.12.1917 р. перейшов на бік Радянської влади. В лютому 1918 р. ПЧ “Скат” переданий на консервацію в портовий підрозділ Севастополя. 1.05.1918 р ПЧ “Скат” захоплений військами Німеччини, у листопаді 1918 р. – підрозділами Білої армії, а в грудні 1918 р. – військами англо-французького експедиційного корпусу. 22—24.04.1919 р. затоплений на траверсі Севастополя.

Джерело: Реєстр підводної спадщини України, 2004.

Стан об'єкта: не досліджений.

Облікова картка ОПКСУ № 1496
Буксир "Сетпа"
 Належність Румунії
 (1941 р.)
 Координати пошуку об'єкта: р. Дунай (м. Рени,
 Одеська обл.)

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: буксир.

Власник об'єкта: Румунія.

Водовиміщення: 300 т.

Історична довідка: 24(25).07.1941 р. буксир затонув, підірвавшись на міні (на одній із 7847 мін і

1404 мінних захисників оборонного загородження, виставленого біля власних берегів кораблями ЧФ після оголошення війни). За інформацією ДАМОУ, буксир підірвався на одній з 45 мін "АМГ-1", що були скинуті з 30.06.1941 р. по 25.07.1941 р. літаками 1-ї ескадрильї 2-го мінно-торпедного авіаполку ("ДБ-3Ф") в районі гирла р. Дунай. За інформацією ММФ, буксир "Сетпа" (об'єкт 24-п) 16.11.1943 р. о 02.00 затонув під час шторму на траверсі порту Бугаз. Інформація щодо загибелі членів екіпажу відсутня.

Джерело: Справа № 32972 АМО ВМФ; "Marina Romana in al II-lea razboi mondial".

Стан об'єкта: не досліджений.

Облікова картка ОПКСУ № 798-п
Буксир "Helidon"
 Належність Румунії
 (1941 р.)
 Координати пошуку об'єкта: 43 миля р. Дунай
 (Одеська обл.)

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: буксир.

Власник об'єкта: Румунія.

Потужність двигуна: 150 к. с.

Історична довідка: 25.07.1941 р. о 09.30 буксир "Helidon" затонув, підірвавшись на міні (на

одній з 7847 мін і 1404 мінних захисників оборонного загородження, виставленого біля власних берегів кораблями ЧФ після оголошення війни) в районі порту Ізмаїл. За інформацією ДАМОУ, буксир підірвався на одній з 45 мін "АМГ-1", що були скинуті з 30.06.1941 р. по 25.07.1941 р. літаками 1-ї ескадрильї 2-го мінно-торпедного авіаполку ("ДБ-3Ф") в районі гирла р. Дунай. Загинуло 5 членів екіпажу.

Джерело: Реєстр підводної спадщини України, 2004; Справа № 32972 АМО ВМФ; "Marina Romana in al II-lea razboi mondial".

Стан об'єкта: не досліджений.

Облікова картка ОПКСУ № 170-п
Пароплав "Ленин"
 ЧДМП НКМФ СРСР
 (1941 р.)
 Координати пошуку об'єкта: траверс мису Сарич
 (АР Крим)

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: вантажно-пасажирський пароплав (первина назва "Симбирск", у 1925 р. перейменований в "Ленин"). Власник об'єкта: Чорноморське державне морське пароплавство.

Збудований: 1909 р. (м. Данциг).

Спушений на воду: 1915 р.

Валова місткість: 2713 брт.

Швидкість: 16,5 вузла.

Довжина максимальна: 94,8 м.

Ширина максимальна: 12,6 м.

Осадка: 5,7 м.

Кількість пасажирських місць: 472.

Вантажомісткість: два трюма в носовій частині на 400 т. вантажу.

Глибина залягання: 97 м.

Підвищення над ґрунтом: 18 м.

Історична довідка: Після введення в експлуатацію виконував рейси на далекосхідних лініях Російської імперії. З кінця 1925 р. був переведений на Чорне море (кримсько-кавказькі рейси). Капітальний ремонт закінчено у 1940 р. У 1941 р. судно потрапило в аварію (матеріали відсутні). У 1941 р. було модернізовано (заміна двох труб однією). 12.07.1941 р. у зв'язку з початком воєнних дій під командуванням капітана І. С. Борисенка виконало рейс

Одеса — Маріуполь з евакуйованим населенням і вантажем цукру. 22.07.1941 р. “Ленин” отримав наказ керівництва Чорноморського державного морського пароплавства щодо термінового транспортування вантажу і пасажирів з Одеси в Маріуполь. Згідно з інформацією керівника завантаження, представника військово-морської комендатури порту ст. лейтенанта Романова пропуском на судно був посадочний талон, за яким проходило 2—3 дорослих пасажирів. Неповнолітні не рахувалися. Значна (невідомо) кількість пасажирів пройшла із записками від міського і обласного комітетів партії, військової комендатури м. Одеси. Зафіксовано самовільне розміщення членами екіпажу у власних каютах рідних та знайомих (кількість невідома). За непідтвердженими даними (що базуються на протоколах допитів слідства НКВС), на борту знаходилися близько 4000 чоловік. Перед відходом на борт прибуло ще 1200 чоловік призовників, які направлялися згідно з директивами в учбові армійські центри. Згідно з матеріалами слідства людьми були заповнені всі салони, камбуз, коридори, трюми і палуби. На борт транспорту були завантажено евакуйовані активи Одеського державного банку (інформація не підтверджена) і 400 (350/450) т кольорових металів у злитках. Рейс проходив в особливих умовах плавання в районі виставлених оборонних мінних загороджень. У зв’язку з переведенням маяків на маніпульований режим роботи за особливим графіком передбачалась обов’язкова лоцманська проводка кораблів. Проводку судна виконував військовий лоцман, лейтенант І. І. Свистун (випускник Ленінградського мореходного училища /Вищого військово-морського училища ім. Фрунзе/). 24.07.1941 р. о 22.00 транспорт “Ленин” у складі конвою (разом із теплоходом “Ворошилов”, судном “Березин” і двома шаландами) вийшов курсом на порт Маріуполь (Ялту). Під час руху була зафіксована відсутність зв’язку з оперативним черговим флоту. Внаслідок різних потужностей суднових силових установок на траверсі мису Тарханкут конвой розпався. На траверсі мису Лукулл вийшов з ладу двигун “Ворошилова”. Порушивши умови маршруту, “Ленин” виконав буксирування “Ворошилова” в Козачу бухту порту Севастополь. 27.07.1941 р. о 19.00 транспорт “Ленин” у складі конвою (транспорти “Ворошилов” і “Грузія”, що приєдналася на траверсі Балаклави) та під охороною сторожових катерів “СКА-026” (“СКА-025”) і “МО-4” вийшов курсом з порту Севастополя на порт Ялту (далі на Кавказ). Загальна кількість пасажирів на “Ленине”, “Ворошилове” і “Грузії” була близько 10 000 осіб. У Севастополі не було проведено (як того вимагалось) інструктажу посадкових осіб конвою, не був призначений головний конвою, не були уточнені особливості плавання в цьому районі і питання забезпечення безпеки. Судно рухалось в умовах неможливості уточнення курсу за пеленгом, дрейфуючи під впливом N вітру і течії (за мисом Фіолент). Індивідуальні рятувальні засоби (рятувальні пояси) були замкнуті. Кораблі йшли такою чергою: “Ленин”, “Грузія”, “Ворошилов”. О 23.33 на траверсі мису Сарич після повороту “Ленина” на ФВК (фарватер військових кораблів) стався вибух в районі його трюмів № 1 і № 2 з правого борту. Після вибуху “Грузія” і “Ворошилов” відвернули: один вправо, другий вліво і застопорили машини. Пароплав почав осідати носом з креном на правий борт. Коли крен досяг 15°-20°, з штатного місця зірвало трубу (це згідно з архівними даними ЦВМА РФ, а за звітом підводних досліджень — труба залишилась на місці). Протягом 7-10 (5-7) хв транспорт у вертикальному положенні (кормою вверх, з діючими гвинтами) затонув. Унаслідок швидкого затоплення основна маса пасажирів не успіла залишити судно. Спустити рятувальні шлюпки на транспорті не вдалося. Рятувальні заходи проводилися катером “МО-4” та (із затримкою на 30—40 хв.) транспортними “Грузія” (врятував близько 300 осіб) і “Ворошилов” (врятував 200 осіб). Офіційна кількість загиблих — до 900 осіб. Врятувалося близько 600 осіб (лише ті, хто мав рятувальні круги, пояса або був піднятий на шлюпки). За даними Ялтинської комендатури, врятувалося 272 особи. Капітан, троє його помічників і лоцман покинули судно останніми. З команди врятувалася половина (43 з 92) її складу. Рятувальна група з торпедних катерів Балаклавської бази надійшла пізно. Розслідування факту загибелі судна велось НКВС Кримської області і особовим відділом ЧФ СРСР. Під час слідства було виявлено ряд серйозних організаційних і технічних недоліків у підготовці судна до плавання і організації лоцманської проводки. Виявилось, що під час завантаження облік пасажирів, які прибули на борт судна, не вівся. Всі основні навігаційні прилади: забортний і електричний лаги та ехолот (за інформацією ММФ — взагалі був відсутній) не були вивірені. Магнітний компас

давав неточні дані (поряд було встановлено дві гармати). Караван також було сформовано невдало. “Ленин” і “Грузія” мали швидкість до 15 вузлів, а “Ворошилов” лише 5. Це спричинювало неодноразові зупинки машин “Ленина”, що ускладнювало і без того складні прокладку і обчислення. Лоцману не було видано детальної карти мінної ситуації. Маніпульоване навігаційне обладнання не було замовлене і введено в дію. На судні не було інфрачервоного бінокля і пеленгатора. Неодноразові обґрунтовані звернення лоцмана щодо зупинки руху (до появи світлого часу) і постановки судна на якір не були задоволені. Згідно з дослідженнями було опрацьовано три гіпотези загибелі транспорту “Ленин”. 1. Торпедування підводним човном королівського флоту Румунії “Delfinul” (книга Герд Ендерса “Німецькі підводні човни на Чорному морі”). Версія підтверджена свідченнями пасажирів “Ворошилова”, які бачили слід торпеди, свідченнями вахтового радиста І. Назаретія і машиніста І-го класу П. Попова про сильний удар в правий борт до вибуху, але не підтверджена архівними джерелами Румунії. Є дані про затоплення 28.07.1941 р. о 10.00 в районі Севастопольської бази СКА ЧФ СРСР неідентифікованого підводного човна. За непідтвердженими даними, в закритому архіві ДВАРФ є матеріали (договір) командування підводним човном Kriegsmarine про торпедування “Ленина”. За іншими даними, у 1941 р. в акваторії Чорного моря діяли підводні човни лише королівського флоту Румунії. 2. Помилки в обчисленнях під час управління судна, вихід за межі фарватеру і підрив на міні оборонного мінного загородження (свідчення штурмана Бендерського). 3. Вірогідною причиною загибелі транспорту вважається підрив на плаваючій міні. 11.08.1941 р. закрита нарада Військового трибуналу ЧФ СРСР (головуючий – бригадний юрист Лебедев, члени: бригадний юрист Бондарь і юрист 3-го рангу Фрідман), спираючись на докази зазначеної версії, приговорила військового лоцмана І. І. Свистуна до вищої міри покарання. 18.08.1992 р. Військовий трибунал ЧФ (головуючий – полковник юстиції А. Д. Ананьєв спільно з помічником прокурора флоту підполковником С. Г. Мардашин) розглянув у судовому засіданні кримінальну справу за протестом в порядку нагляду і визначив: “Приговор Військового трибуналу ЧФ від 12.08.1941 р. стосовно І. І. Свистуна скасувати, а справу припинити за відсутністю в його діях складу злочину”.

Джерело: Реєстр підводної спадщини України, 2004; Матеріали Центрального військово-морського архіву Російської Федерації. Справи № 743 АЮ ВМФ, 32780 ЦВМА РФ, 760 ЦДАНГ.

Стан об'єкта: повністю не досліджений. Включений до переліку об'єктів, що мають статус братської могили, доступ на які заборонено. Координати зазначені в архівних документах, не відповідають дійсності. Виявлений у 2004 р. За непідтвердженою інформацією, у 1953 р. судно було обстежене ЕПРОПом. Зафіксовано відкриті трюми і відсутність генерального вантажу. У 2005 р. ДПСУ зафіксувало розкрадання навігаційного і судноводійського обладнання судна. Був паспортизований Українсько-Американською підводно-археологічною експедицією 2006 р.

Облікова картка ОНКСУ № 336-п
Буксир “Bicaz”
Належність Румунії
(1941 р.)
Координати пошуку об'єкта: р. Дунай
(Одеська обл.)

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: буксир.

Власник об'єкта: Румунія.

Історична довідка: 25(27).07.1941 р. буксир “Bicaz” затонув, підірвавшись на міні (на одній із 7847 мін і 1404 мінних захисників оборонного

загородження, виставленого біля власних берегів кораблями ЧФ після оголошення війни) в районі порту Рені. За інформацією ДАМОУ, буксир підірвався на одній із 45 мін “АМГ-1”, які були скинуті скинутих з 30.06.1941 р. по 25.07.1941 р. літаками 1-ї ескадрилі 2-го мінно-торпедного авіаполку (“ДБ-3Ф”) в районі гирла р. Дунай. Інформація щодо загибелі членів екіпажу відсутня.

Джерело: Реєстр підводної спадщини України, 2004; Справа № 127 (трофейна) АМО ВМФ; “Marina Romana in al II-lea razboi mondial”.

Стан об'єкта: не досліджений.

Облікова картка ОПКСУ № 93-л
Транспорт "Варна"
Належність Болгарії
 (1943 р.)
 Координати об'єкта: Каламітська затока
 (АР Крим).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: суховантаж, транспорт.
 Власник об'єкта: Болгарія.
 Спущений на воду : 1937 р.
 Валова місткість: 2143 брт (за довідкою ЦВМА
 РФ – 2141 брт).
 Глибина залягання: 50 м.
 Висота над ґрунтом: 15 м.

Історична довідка: 20.08.1943 р. транспорт "Варна" з вантажем боеприпасів прямував у складі конвою "Hermann" курсом на мис Тарханкут. Конвой охороняли: есмінець Королівського флоту Румунії "Maresti", мінний загороджувач "Amiral Murdescu", тральщики Kriegsmarine Німеччини "R-203", "R-204" і "R-206", мисливець за підводними човнами "Uj 3201", швидкохідні транспорти "F-301" і "F-304". О 08.47 транспорт "Варна" був торпедований (2 торпедами) підводним човном ЧФ РСЧФ "Д-4" (командир – капітан-лейтенант І. Я. Трофимов). Попадання торпеди спричинило вибух вантажу боеприпасів, після чого судно переломилося навпіл і затонуло. Загибло 2(3) члени екіпажу.

Джерело: Реєстр підводної спадщини України, 2004; Справи №№ 6794 і 17714 АМО.

Стан об'єкта: 50 % збереження. Координати, зазначені в архівних документах, не відповідають дійсності. Згідно з інформацією гідрографічної служби ЧЧФ, об'єкт виявлено у 1982 р. на відстані 3,5 км від архівних координат. Корпус, фок-шогла і надбудова судна збереглися у доброму стані. В одному з трюмів виявлено вантаж дошок та діжок. На носу судна виявлено двоствольну зенітну гармату. Кормова частина має значні пошкодження.

Облікова картка ОПКСУ № 1581-п
Неідентифікований швидкохідний транспорт типу "F"
Kriegsmarine (Німеччина)
 (1943 р.)
 Координати пошуку об'єкта: на S—O
 від мису Чауда (АР Крим).

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: швидкохідний транспорт типу "F" ("MFP").
 Власник об'єкта: Kriegsmarine, Німеччина.
 Водовиміщення: 280 т.
 Довжина: 47 м.
 Ширина: 6,53 м.
 Осадка: 1,45 м.

Двигун (у двох варіантах): два дизеля по 600 к. с. і один – 130 к. с., або три дизеля по 130 к. с.

Швидкість (максимальна): 10,5 вузла/7,5 вузла.

Запас пального: 3060 т/5015 т.

Дальність ходу (при швидкості 10,5 вузла): 501 миля.

Бронювання:

борт – 20 мм;

рубка – 20 мм.

Озброєння:

7,5-см гармата – 1 шт. (боекомплект – 200 снарядів);

2-см автомат – 1 шт. (боекомплект – 2080 снарядів). На окремих модифікаціях було по 2 автомати (4160 снарядів);

транспорт міг взяти на борт 52 міни.

Морехідність: 5 балів.

Історична довідка: 21.08.1943 р. був потоплений бомбардувальною авіацією ВПС РСПФ (30-й РАП, 11-й ГАП, 8-й ГШАП). Інформація щодо загибелі членів екіпажу відсутня.

Джерело: "Institut fuer Militaergeschichte Potsdam, Deutschland"; Справи №№ 13096 і 15708 АМО СРСР.

Стан об'єкта: не досліджений.

Облікова картка ОПКСУ № 9-д
Шаланда "Ангара",
Транспортний флот Німеччини
(1943 р.)
Координати об'єкта: траверс мису Бурнас
(Одеська обл.)

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: шаланда технічного флоту серії "ШМ-4" (за інформацією архівних фондів Німеччини – буксир).

Власник об'єкта: Транспортний флот Німеччини (інтернована в СРСР).

Місце побудови: Київський суднобудівний завод "Ленінська кузня".

Спущений на воду у 1930 р.
Валова місткість: 112 брт.
Водовиміщення: 950 т (100 т).
Довжина максимальна: 50 м.
Глибина залягання: 14 м.
Висота над ґрунтом: 8 м.

Історична довідка: 03.09.1941 р. шаланда була підірвана екіпажем у зв'язку з неможливістю її евакуації під час відходу кораблів ЧФ з метою недопущення захоплення судна військами Вермахту. У серпні 1941 р. була піднята, відремонтована і включена до складу Kriegsmarine під назвою буксир "Ansgar" (архівні джерела не підтверджують дану інформацію). 23.08.1943 р. інтернована шаланда "Ангара", йдучи у складі конвою, до якого входили плавбаза "Uta", судна "Meuse", "Enderau" і "Baikal", під охороною канонерських човнів Королівського флоту Румунії "Capitan Dumitrescu" і "Sublocotenent Ghigulescu", була торпедована підводним човном "М-36" (командир – капітан-лейтенант В. Н. Комаров) і миттєво затонула. В АВСО виявлено архівну інформацію про потоплення шаланди ПЧ "М-36" 23.08.1942 р. Інформація щодо загибелі членів екіпажу відсутня.

Джерело: Реєстр підводної спадщини України, 2004; Справа № 74 АМО ВМФ. Виявлена 17.05.1954 р., повторно досліджувалась у 2002 р. Обстежена гідрографічною службою ЧЧФ СРСР.

Стан об'єкта: 55 % збереження. Лежить вверх кілем. Дно має вісім прямокутних отворів з відкритими люками. У носовій частині з лівого борту – пробоїна діаметром близько 6 м (очевидно від попадання торпеди з "М-36"). Вантаж у трюмах відсутній. З метою ідентифікації судна з його головного двигуна було демонтовано прилад з написом: "Київ. Завод точних приборів".

Облікова картка ОПКСУ № 934-п
Буксир "Kinburn",
Транспортний флот Німеччини
(1943 р.)
Координати пошуку об'єкта: Каламітська затока,
мис Лукулл (АР Крим)

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: ліхтер.

Власник об'єкта: Транспортний флот Німеччини.
Водовиміщення: 300 т (за даними ЦВМА РФ – 1500 т).

Історична довідка: 28.08.1943 р. о 19.04 буксир "Kinburn", (знаходився у складі конвою

"Eisvogel") був потоплений 2 торпедами ПЧ ЧФ РСЧФ "М-111" в районі Каламітської затоки. Згідно із архівним звітом ЦВМА РФ, підводним човном був потоплений транспорт. Інформація щодо загибелі членів екіпажу відсутня.

Джерело: "Institut fuer Militaergeschichte Potsdam, Deutschland"; Справа № 6795 АМО.

Стан об'єкта: не досліджений.

Облікова картка ОПКСУ № 382-п
Буксир "SNR-203"
Належність Румунії
(1943 р.)
Координати пошуку об'єкта: траверс порту
Маріуполь (Азовське море)

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: буксир.

Власник об'єкта: Румунія.

Історична довідка: 29.08.1943 р. був потоплений авіацією ВПС АВФ СРСР під час бомбардування порту Маріуполь. Інформація щодо загибелі членів екіпажу відсутня.

Облікова картка ОПКСУ № 94-д
 Транспорт "Wolga-Don" ("Волго-Дон"),
 Транспортний флот Німеччини
 (1943 р.)
 Координати об'єкта: траверс озера Донузлав
 (АР Крим)

В результаті дослідження встановлено:

Тип і призначення об'єкта: суховантаж, транспорт.
 Власник об'єкта: Транспортний флот Німеччини (Азовська військова флотилія СРСР, Азовське державне морське пароплавство).

Побудований : 1917–1929 рр. на заводі "Руссуд" у м. Миколаєві.

Валова місткість: 956 брт (за інформацією ЦМЗСУ – 966 брт).

Водовиміщення:

стандартне – 800 т (згідно з архівною інформацією АВСО – 956 т);
 повне – 1400 т (за даними ЦВМА РФ – 2050 т).

Довжина максимальна: 74,07 м.

Ширина максимальна: 10,36 м.

Осадка: 3,1 м.

Екіпаж: 169 чол.

Дальність плавання:

повним ходом – 2000 миль;
 економічним ходом – 2300 миль.

Потужність двигуна: 750 к. с. (2 парові машини "ТР").

Швидкість ходу:

повна – 8 вузлів;
 економічна – 6 вузлів.

Глибина залягання: 25 (30) м.

Висота над ґрунтом: 5 м.

Історична довідка: Канонерський човен "Красная Молдавия" ("Ельпидифор № 423") входив до складу Азовської військової флотилії СРСР. З 1929 по 1941 рр. був переобладнаний в рудовоз Азовського державного морського пароплавства, і переіменований в "Волго-Дон". 08.10.1941 р. з неможливістю евакуації під час відходу суден АДМП з порту Маріуполь був підірваний екіпажем. 03.12.1941 р. піднятий, відремонтований і в 1943 р. включений під назвою "Wolgo-Don" до складу Kriegsmarine Німеччини. 23.11.1943 р. (згідно з архівною інформацією ЦВМА РФ – 25.11.1943 р.) у складі конвою прямував курсом на порт Севастополь з 325 т вантажу Люфтваффе. Конвой охороняли: канонерські човни Королівського флоту Румунії "Stihi" і "Dumitrescu", тральщик "R-205", мисливці за підводними човнами "Uj 3201" і "Uj 3201". О 15.09 (19.07) транспорт був торпедований в корму підводним човном ЧФ СРСР "Л-6" (командир – капітан-лейтенант Б. В. Гремяко). Судно втратило рух за 20 миль на південний захід від мису Тарханкут. Кораблі охорони зняли екіпаж з судна, доки воно залишалося на плаву. В 00.45 канонерський човен "Dumitrescu" зробив спробу відбуксирувати транспорт, але складні метеорологічні умови (шторм) перешкодили цьому. О 08.00 і о 11.39 обірвався буксир, і на відстані близько 3 миль від берега транспорт затонув. Загибло 5 осіб (2 солдата Люфтваффе, боцман і 2 кочегара).

Джерело: "Institut fuer Militaergeschichte Potsdam, Deutschland". Справи №№ 8857, 00113 (трофейна), 32780 і 34574 АМО ВМФ.

Стан об'єкта: 80 % збереження. Об'єкт доступний для обслідування. Координати знаходження об'єкта, зазначені в архівних документах, не відповідають дійсності. Згідно з інформацією гідрографічної служби ЧЧФ, транспорт виявлено в 1982 р. на відстані 2,9 миль від берега. Корпус і надбудова в відносно збереженому стані, але по ватерлінії замита піском. Зафіксовані значні пошкодження кормової частини. Поперек палуби лежать дві щогли. Кришки трюмів відкриті. В трюмах виявлено вантаж, який складається з неідентифікованих ящиків, гармат, касет з авіабомбами малого типу, автомобіля і мотоцикла, друкованих матеріалів і пошти. Носові якоря на шплатних місцях.

Облікова картка ОПКСУ № 97-д
Транспорт "Santa-Fe"
Транспортний флот Німеччини
 (1943 р.)
 Координати об'єкта: Каламітська затока
 (АР Крим)

В результаті дослідження встановлено:
 Тип і призначення об'єкта: транспорт.
 Власник об'єкта: Транспортний флот Німеччини.
 Спущений на воду: 1921 р.
 Валова місткість: 4627 брт.
 Осадка: 8,2 м.

Потужність суднових силових установок: 2850 к. с.

Швидкість: 12 вузлів.

Пасажирських міст: 45.

Довжина максимальна: 126,3 м.

Ширина максимальна: 15,4 м.

Глибина залягання: 21 м.

Підвищення над ґрунтом: 10 м.

Історична довідка: 03.10.1939 р. під час рейсу з Південної Америки в Німеччину транспорт був захоплений двома лідерами, кораблями ВМС Франції. Початкова назва була змінена на "St. Andre" (до листопада 1942 р.). У 1942 р. під час окупації Південної Франції судно перейшло до Kriegsmarine Німеччини (назву повернено). У 1943 р. судно почало функціонувати на Чорному морі. 23.11.1943 р. у складі конвою "Wotan" транспорт йшов курсом з Констанци на Севастополь (склад конвою: есмінець "Maresti", транспорт "Lola", мінний загороджувач "Am. Murgescu", тральщики "R-165", "R-197", "R-209"). Вантаж складав: дивізіон самохідних гармат – 12 штурмових гармат "StuG 40 Aust G", 2 "Jgd Pz IV/70 (V)", 1278 т військового вантажу (боеприпаси, ракетні заряди, авіабомби, 100 морських протичовнових мін, бензин /газолін/ в бочках). О 05.47 стався вибух (виник пожар) в носовій частині (в районі 1-го трюму) судна. О 05.50 в штаб авіакомандування "Вест" надійшла радіограма з борту гідролітака, який курсував над конвоем: ""Santa-Fe" торпедовано. Судно горить". О 06.36 потужний вибух вантажу розірвав судно на дві частини. О 06.43 судно затонуло. Загинуло 28 /44/ членів екіпажу з них (22 з штурмового дивізіону), 16 осіб вважаються безвісти пропавшими. Інформація про причину загибелі судна відсутня. Найвірогідніша причина – підрив судна на міні, виставленій у грудні 1943 р. підводним човном ЧФ "Л-6" (командир – капітан-лейтенант Б. В. Гремяко). Існує гіпотеза, що транспорт був потоплений ПЧ "Д-4", який не повернувся на базу. Відомо, що ПЧ "Д-4" був потоплений 04.12.1943 р. глибинними бомбами під час атаки протичовнової групи "UG-44", яка складалась з "Uj-102", "Uj-103", "Uj-307", "Uj-2305" і "Uj-2308"). У зв'язку з тим, що ПЧ "Д-4" діяв на позиції № 94 (що підтверджується радіограмами про його атаки 17 і 18.11.1943 р.), а транспорт був потоплений на кордоні позицій № 95 і № 96, в квадратах, де у червні 1943 р. "Л-6" виставив міну банку, перша версія визнана більш вірогідною.

Джерело: "Institut fuer Militaergeschichte Potsdam, Deutschland"; Реєстр підводної спадщини України, 2004; Справи №№ 8857, 34574 і 138 (трофейна) АМО ВМФ.

Стан об'єкта: 40 % збереження. Координати місцезнаходження транспорту, зазначені в архівних документах, не відповідають дійсності. Згідно з інформацією гідрографічної служби ЧЧФ, транспорт виявлено у 1981 р. на відстані 2,5 км від архівних координат. Корпус і надбудова – в пошкодженому стані. Відірвана кормова частина знаходиться поряд. В трюмах виявлено залишки штурмових гармат "StuG 40 Ausf G". 3 штурмові гармати викрадено.

Облікова картка ОПКСУ № 593-д
Штурмові гармати "StuG 40 Ausf G"
Вермахт (Німеччина)
 (1943 р.)
 Координати об'єкта: Каламітська затока, борт
 транспорту "Santa-Fe" (АР Крим)

В результаті дослідження встановлено:
 Тип і призначення об'єкта: штурмова гармата
 "StuG 40 Ausf G" Вермахту (Друга світова
 війна).
 Власник об'єкта: Вермахт, Німеччина.

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

[...]

OPKSU record card No. 295-d/a

Submerged part of the ancient city of Akra
/ 6th century B.C. /

Site coordinates: Kerch Strait
(S of Kerch, Autonomous Republic of Crimea)

Research has established the following:

Type and purpose of object: underwater remnants of part of the territory of the ancient city of Akra.

Burial depth: 4.5-7.5 m.

Historical background: The ancient settlement of

Akra is known from the accounts of Strato, Pliny and Arrian as a city of the European Bosphorus. It has been identified at a site measuring 3.5 ha in area, located under water at a depth of up to 4.5 m. It is situated 0.5 km S-O of the village of Naberezhne, on a headland formed by the sea and Lake Yanysh.

Source: V.V. Nazarov. Hydroarcheological Map of the Black Sea Waters of Ukraine. Kyiv, 2003.

Condition of object: not fully studied. Included in the research programme of the Maritime Museum of Ukraine as the first underwater archeological conservation area. Discovered at the bottom of the Kerch Strait and first studied by V.N. Kholodkov (1982-1983), K.K. Shylik (1982-1984), and O.V. Kulik (1994). Virtually the entire city is located on the sea bottom. Only its

western corner extends approximately 20 m onto the shore. The city is rectangular in shape. The presence of a harbor has been noted. A defensive wall of three-layered masonry up to 30 m long and 2.6 m thick has been discovered. Underwater research has revealed the presence of rectangular buildings and a cistern with seven intact jugs. A fortress wall can be traced for a length of 200 m under water and 15 m on the headland, which is separated from the sea by Lake Yanysh. On the shoreward side of the wall stands a tower measuring 7x7 m (5.5x5.5 m), which was built using dowels. A second wall was discovered 150 m from the first. Its remaining section is 10 m long. It is capped by a tower measuring 6.5x7 m. The two towers are similar to each other. An ancient well lined with stone was found 170 m from shore at a depth of 3 m. Numerous fragments of jugs, dishes and cups, anchor parts, mill stones, and many metal objects were also found. Based on the nature of some of the finds, one may conclude that the necropolis of Akra has been located. A bronze sculpture of a mermaid was found by the sea.

[...]

[...]

OPKSU record card No. 1061-p/a
Wreck site of unidentified Byzantine ship
/ 9th - 10th century /
Site coordinates: 70 km SW of Cape
Chersones (Autonomous Republic of Crimea)

Research has established the following:

Type and purpose of object: remnants of the hull and cargo of a Byzantine merchant ship

Burial depth: 132-135 m.

Archive materials: none

Source: Archive of the Department of Underwater

Heritage of Ukraine, 2005.

Condition of object: not studied. Discovered by Ukrainian-American “Black Sea 2006” underwater archeological expedition in 2006. They discovered the cargo, consisting of nearly 200 Taman-style long-necked jugs from the 9th-10th century and small fragments of the ship’s frame and stringers. In 2007, the Byzantium 2007 expedition took photographs of the site, conducted sounding procedures, and mapped the site out. Two jugs were raised to the surface.

OPKSU record card No. 1913-p/a
Wreck site of unidentified Byzantine ship
/ 9th - 10th century /
Site coordinates: 7 m N of Adalary Rocks
(Artek International Children’s Center,
Autonomous Republic of Crimea)

Research has established the following:

Type and purpose of object: remnants of the hull and cargo of a Byzantine merchant ship

Burial depth: 13-15 m.

Archive materials: none

Source: Archive of the Department of Underwater

Heritage of Ukraine, 2005.

TRANSLATION

44

ENCYCLOPEDIA OF MARITIME WRECKS OF UKRAINE

Condition of object: not studied. Discovered by an underwater archeological expedition of the Department of Underwater Heritage of Ukraine in 2006 (V.Ye. Herasimov). The cargo was discovered, consisting of fragments of jugs from the 9th-10th centuries, two Byzantine-style anchors, and fragments of the ship's boiler.

[...]

[...]

OPKSU record card No. 1500-p/a
Barque Agnes Balikie,
leased to the British Expeditionary Fleet in
Crimea
/ 1854-1855 /
Site coordinates: outer harbor of Balaklava
Bay (Autonomous Republic of Crimea)

Research has established the following:

Type and purpose of object: two-masted merchant (cargo-passenger) barque (according to Lloyds Register 1853). In 1854 it was refitted as a brig (a third mast was installed). Highest classification as at 1841: “9A1”.

Owner of the object: British Expeditionary Fleet in Crimea. Shipowners: George Thompson Junr, “Aberdeen & Commonwealth Line” (1841), “W. Jenkins & Co, Swansea (1849), John Richardson, John Crow Richardson/Swansea Wales (30/06/1852), Henry Dobson/”81 Princess Street Bristol England” (05/02/1853), W. Dobbin (Port of Bristol, 1852), Jordison (1855).

Built in 1841 (city of Aberdeen, “Walter Hood” Shipyard, shipbuilder: Walter Hood).

Launched in October 1841.

Captains: Alex Duthie (1841), William Honey [sic] (1849), Thomas Thomas (1852), Richard Pernam (December 1854 – March 1855), Henry Hamden (March 1855 – May 1855)

Port of registration: Aberdeen (1841), Swansea (1849), Bristol (1852), London (1855)

Displacement: 500 tons (according to data from Lloyds agency – 380/385/381 tons).

Length: 35.45 m

Beam: 7.19 m

Test depth: 15.12/5.18 m

Crew (as at 1855): 12

Height between decks: 2.26 m (the vessel was equipped with an improved ventilation system)

Burial depth: 86-84 (bottom) / 76-75 m (deck).

Historical background: According to unofficial information, Agnes Blaikie was the name of a real person – the wife of Aberdeen mayor (1841) Thomas Blaikie. Vessel’s first port of destination: Santiago-de-Cuba. Its voyage to Cuba in 1843 is documented (“Aberdeen & Commonwealth Lines”). Subsequently discovered archival information records the barque’s use on Australian routes (under the ownership of Mr Dobbin of Bristol). Information indicates

that the barque made voyages on the Baltic and Mediterranean Seas and off the coasts of western India, South Africa, and North and South America. In 1854 the barque was chartered by the British government to support the Crimean military campaign. According to the government charter, the barque (Captain Richard Perriam [sic]) departed on a voyage from Woolwich to Balaklava on 21/12/1854. According to some reports, the vessel was carrying weaponry, kit, munitions and provisions; other reports indicate it was carrying cannonballs (180 t) and coke (250 t). *The Times* reported in December 1854 that 180 t of cannonballs and 250 t of coal had been loaded onto the barque at the Royal Arsenal docks for a customer in Crimea. In January 1855, the barque and its cargo embarked on a new voyage: Britain – Malta – Crimea. According to unconfirmed reports, the barque arrived in Malta on 16/09/1855 and spent around two months there. There is no documentary evidence of a change of general cargo aboard the vessel during this period. On 15/04/1855, the barque (Captain Henry Hamden) set course for Balaklava. The barque's arrival in Balaklava is not documented. In May 1855, the barque *Agne Blaikie* de-berthed at the port of Balaklava. On 5 (8) May 1855, the barque sank because of a navigational error resulting in a collision with the HMS *Medina* (a wooden paddle steamer with a displacement of 889 t, launched in March 1840). The naval hydrographic ship HMS *Medina* (commander: Lieutenant Henry Beresford) was conducting a cartographic survey in that part of Crimea at the time. The archives contain a report (*The Times*, 1855) that the petty officer of the watch aboard the HMS *Medina* subsequently committed suicide (cut his own throat), as he was to blame for the sinking of the barque. During the disaster, the entire crew of the barque was saved (and there is documentary proof that the crew received full pay and were included as crew members of another vessel). All of the ship's documents were lost in the disaster. The crew of the *Agnes Blaikie* were saved by a team from the HMS *Medina*.

Source: Register of Underwater Heritage of Ukraine, 2004; British National Maritime Museum (Lloyds survey report on the barque Agnes Blaikie/ October 23-29, 1841); British National Archive (Account of the crew of f(?) Ign going ship, to be delivered at the end of the voyage to the shipping master at the above port/ 22/2/1858(?); Agnes Blaikie). British National Archive (log of the proceedings of HMS Medina / 5-6 day of May 1855); British National Maritime Museum (Lloyds Register/ 1853).

Condition of object: not studied. The site was discovered in August 2004. Examined on 18/09/2003 (A. Kopnin (Aquamarine Dive Club) and M. Falkovskyi (Fregat Dive Club)). Preservation: 65%. The ship rests on an even keel. The hull is wooden (oak). There is a vertical gash in the central part of the port side (probably resulting from the collision with the other vessel). The remnants of two masts are strewn across the deck and along the port side. The deck is undamaged. There are remnants of a fishing trawl on the stem. Admiralty-pattern bower anchors are located on the port and starboard sides beneath the stem. Remnants of the wheel and steering mechanism are attached to the aft superstructure. The glass of the aft superstructure (captain's quarters and mess) is missing. Furniture and personal items are located in the middle of the quarters. Fragments of a decorative piece (ornament) were observed in the aft section and hold. General cargo is located in the middle of the cargo holds. The cargo was not identified. There are no armaments on the ship. The vessel was identified during an expedition of the Department of Underwater Heritage of Ukraine (8-13/09/2006, K. Istratova, D. Shapovalov and A. Bykov). An engraved fog bell (with an unusual fastening system and non-standard positioning) was found. According to information provided by law-enforcement agencies, some personal artefacts have been plundered by dive centers and structural subdivisions of the Ministry of Defence of Ukraine.

[...]

[...]

OPKSU record card No. 298-p
**Coastal submarine UB-7, Constantinople
Half-Flotilla of the German Navy**
/ 1916 /
Site coordinates: N of Cape Chersones
(Autonomous Republic of Crimea)

Research has established the following:

Type and purpose of object: coastal submarine (*UB-1* project).

Owner of the object: Constantinople Half-Flotilla of the German Navy

Laid down: 15/11/1914 (Krupp Shipyard, Germany).

Launched: 30/11/1914 (yard building number 245).

Crew: 14

Maximum length: 28.1 m

Maximum beam: 3.5 m

Draught: 3.0 m

Diameter of pressure hull: 3.2 m

Surfaced/submerged displacement: 127/142 t

Propulsion: diesel engine – 60 bhp

electric motor – 120 shp

Speed: 7 knots, 6 knots

Range (4 hours submerged): 45 nmi

Range (surfaced, at a speed of 5 knots): 1,650 miles

Armaments:

one MG-type gun (special 37-mm or 47-mm submarine gun)

two 450 mm torpedoes

Historical background: The *UB-7* submarine was built in November 1914 at the Krupp Shipyard with the participation of AG Weser under an order from the German Naval Command (Admiral Tirpitz) as part of a series of 17 *UB-1* coastal submarines (*UB-1 – UB-17*). In 1915, six of the coastal submarines (*UB-1, UB-3, UB-7, UB-8, UB-14, and UB-15*) were disassembled and transported by railway from Kyiv to the city of Pola. After the *UB-7* was reassembled (together with the *UB-8*), it sailed on

to Constantinople. Effective 25/06/1915, by order of the Commander of the German Navy, the *UB-7* was included as part of the half-flotilla (*UB-21*, *UB-8*, *UB-14* and *UB-15*) operating in the Black Sea theatre against the Russian Imperial Navy (based at the Port of Varna, Bulgaria). The submarine is known to have participated in nine naval campaigns. On 27/10/1915, the submarine attacked the battleship *Panteleimon*; on 06/02/1916, the aircraft transports *Alexander I* and *Nikolai I*; and on 02/05/1916, the “decoy ship” *Prepodobyy Sergiy (No. 128)*. On 15/09/1915, under the command of Hans Lutjohann (according to “U-boat operations of the Second World War” – Werner), the *UB-7* attacked a convoy of the Russian Imperial Navy consisting of transport ships *No. 30 (Empress Maria)*, *No. 61 (Svyatogor)* and *No. 46 (Patagonia)*, which were sailing from the Port of Odessa to the Port of Mykolaiv. Transport *No. 46 Patagonia* (6,011 t) was sunk off the coast of the village of Dofinivka. On 27/09/1916, the *UB-7* (Lieutenant Lutjohann) departed from the Port of Varna to the area around the Port of Sevastopol. In addition to the crew, the vessel was also carrying a radio-telegraph officer of the fleet. The submarine never returned to base. It is officially considered to have disappeared. There is a theory that the submarine was sunk on 30/09 – 01/10/1916 by a seaplane (an *M-9*-type “flying boat”) of the Russian Imperial Air Force north of Cape Chersones. According to archival materials from the State Historical Archives of the Russian Federation, the submarine sank after striking a mine. Fifteen crew members perished.

Source: Register of Underwater Heritage of Ukraine, 2004

Condition of object: not studied

[...]

TRANSLATION

Part V. Civil War in the USSR and Pre-WWII Period (1918-1939) 195

Range: 1,300 nmi.

Armaments:

- one 47-mm gun;
- one machine gun;
- Schulz mine-sweeper;
- shield sweeper.

Historical background: On 15/10/1916, the tugboat *Borisfen* was mobilised and equipped as a minesweeper. It participated in the First World War. On 16/12/1917, the minesweeper *T-255* switched allegiance to the Soviet authorities. In 1918 (the precise date is unknown), the minesweeper sank for unknown reasons. No information is available regarding the fate of the crew.

Source: Register of Underwater Heritage of Ukraine, 2004

Condition of object: not studied

OPKSU record card No. 1813-p
Transport No. 30 (*Empress Maria*), Black Sea Fleet
/ 1918 /
Search coordinates: Waters off Berezan Island (Mykolaiv Region)

Research has established the following:

Type and purpose of object: transport (passenger and cargo steamship).

Owner of the object: Black Sea Fleet (Russian Steam Navigation and Trading Company).

Built in 1877 (Great Britain). First name: *Reola*.

Displacement: 2,638 t

Length: 74.4 m

Beam: 9.9 m

Draught: 6.0 m

Propulsion: 750 bhp engine

Speed: 9/7 knots

Range: 2,400 nmi

Historical background: On 12/03/1915, the cargo and passenger steamship *Reola* was mobilised and included as part of the Black Sea Fleet as a transport ship. It participated in the First World War. On 16/12/1917, it switched allegiance to the Soviet authorities. On 13/03/1918, transport ship *No. 30* sank off the coast of Ochakiv as a result of an accident (navigational error). No information is available regarding the fate of the crew.

Source: archival materials from the State Historical Archive of the Russian Federation

Condition of object: not studied

OPKSU record card No. 585-p
Self-propelled barge *Taganrog*, Black Sea Fleet
/ 1918 /
Search coordinates: outer harbor of Sevastopol (Autonomous Republic of Crimea)

Research has established the following:

Type and purpose of object: self-propelled barge

Owner of the object: Black Sea Fleet.

Built in 1872 (Great Britain).

Displacement: 58 t

Length: 25.0 m

Beam: 4.4 m

Draught: 1.8 m

Propulsion: 100 bhp engine

Speed: 7 knots

Archival materials: During WWI, the barge *Taganrog* was mobilised and included as part of the Black Sea Fleet as a port vessel. On 16/12/1917 it switched allegiance to the Soviet authorities. In 1918 (the precise date is unknown) the barge *Taganrog* was sunk in Sevastopol harbor. No information is available regarding the fate of the crew.

Source: archival materials from the State Historical Archive of the Russian Federation

Condition of object: not studied

OPKSU record card No. 1812-p
**Transport ship No. 27 (Ignatiy Prokhorov),
Black Sea Naval Forces**
/ 1918 /
Search coordinates: W of Sevastopol Bay
(Autonomous Republic of Crimea)

Research has established the following:

Type and purpose of object: transport (cargo steamship)
Owner of the object: Black Sea Naval Forces (port of registration: Odessa)
Built in 1886 (Sunderland, England).
First name: *Vermouth*
Displacement: 1,369 t
Length: 68.7 m

Beam: 11.1 m

Draught: 5.1 m

Propulsion: 550 bhp engine

Speed: 9/7 knots

Range: 2,000 nmi

Burial depth: 90 m (to bottom), 80 m (to deckhouse)

Historical background: On 12/03/1915, the cargo steamship *Vermouth* was mobilised and included as part of the Black Sea Fleet as a transport ship. It participated in the First World War. On 16/12/1917, it switched allegiance to the Soviet authorities. On 01/05/1917, it was captured by German troops at the Port of Sevastopol. In October 1918 it was captured by units of the White Army. On 18/10/1918, it was returned to its owners. In 1922 (the precise date is unknown), transport ship *No. 27* exploded and sank. According to information from the Central Naval Archive of the Russian Federation, the transport ship sank in Sevastopol Bay near the Konstantynivka battery. No information is available regarding the fate of the crew members.

Source: archival materials from the State Historical Archive of the Russian Federation

Condition of object: 70% preserved. It is embedded bow-first in the ground with a list to the starboard side. A plaque was found in the engineering department with the year of construction and name of the shipyard in England. The ship's log was found in the pilothouse. The holds are open. There is secure access to the engineering department. It was discovered on 29/04/2006 (Tek Force Dive Center).

[...]

TRANSLATION

Part V. Civil War in the USSR and Pre-WWII Period (1918-1939) 199

[...]

OPKSU record card No. 302-p
Submarine *Skat* / *Kasatka*-class / Russian Imperial Black Sea Fleet
/ 1919 /
Site coordinates: off Sevastopol Bay
(Autonomous Republic of Crimea)

Research has established the following:

Type and purpose of object: *Kasatka*-class submarine
Owner of the object: Submarine Brigade of the Russian Imperial Black Sea Fleet (squadron of the Anglo-French expeditionary force).
Laid down: first half of 1904 (Baltic Shipyard in St. Petersburg).

Launched: 21/08/1904

Maximum length: 33.5 m

Maximum beam: 3.35 m (3.4 m according to the Central Naval Archive of the Russian Federation)

Displacement surfaced/submerged: 140/177 t

Draught: 3.4 m

Power of engines (single-shaft), surfaced/submerged: 1x100/1x100 bhp (120/100 bhp according to the Central Naval Archive of the Russian Federation)

Speed, surfaced/submerged: 8.5/5.5 knots

Range, surfaced/submerged: 700/30 nmi (600/400 nmi according to the Central Naval Archive of the Russian Federation)

Diving depth: 50 m

Crew: 24

Armaments:

one 47-mm artillery gun;

one machine gun;

four Dzhevetsky external torpedo tubes

Historical background: In December 1903, the *Kasatka*-class submarine project was approved by the Maritime Engineering Committee. The submarine's unique structural features included the vessel's nose, which could be used as a ram to damage the hull of light unarmoured vessels (a 19th-century tactic). The submarine's armaments consisted of four advanced torpedoes placed in external Dzhevetsky tubes. In September 1904, the submarine *Skat* conducted a test dive. Upon the completion of testing, the boat was transported by rail to the Port of Vladivostok. On 12/12/1904, it became part of the Russian Imperial Navy (assembled on 29/03/1905). From 03/04/1905 to 11/03/1906, it completed a number of campaigns as a destroyer under a naval training programme. From 1906 to September 1914, the submarine *Skat* was part of the Siberian Naval Flotilla. By order of the commander of the Navy, the submarine was transported to Sevastopol in the fall of 1914, becoming part of the Black Sea Fleet. It saw combat during the Russo-Japanese War and the First World War. No archival information is available regarding its specific combat engagements. On 16/12/1917, it switched allegiance to the Soviet authorities. In February 1918, the submarine *Skat* was mothballed at the Port of Sevastopol. The submarine *Skat* was captured by German troops on 01/05/1918, by White Army units in November 1918, and by Anglo-French expeditionary forces in December 1918. On 22-24/04/1919, it was sunk off the coast of Sevastopol.

Source: Register of Underwater Heritage of Ukraine, 2004

Condition of object: not studied

[...]

OPKSU record card No. 170-p
**Steamship *Lenin*, Black Sea State Shipping
Company of the People's Commissariat of
the Naval Fleet of the USSR**
/ 1941 /
Search coordinates: off Cape Sarych
(Autonomous Republic of Crimea)

Research has established the following:

Type and purpose of object: cargo and passenger steamship (original name: *Simbirsk*, renamed *Lenin* in 1925)

Owner of the object: Black Sea State Shipping Company

Built: 1909 (Danzig).

Launched: 1915

Gross tonnage: 2,713 grt

Speed: 16.5 knots

Maximum length: 94.8 m

Maximum beam: 12.6 m

Draught: 5.7 m

Passenger capacity: 472

Cargo capacity: two holds in the nose section for 400 t of cargo

Burial depth: 97 m

Elevation above the ground: 18 m

Historical background: After commissioning, it sailed routes on the Far Eastern lines of the Russian Empire. In late 1925, it was transferred to the Black Sea (Crimea-Kavkaz routes). It underwent major repairs in 1940. In 1941, the vessel got into an accident (no documents available). In 1941 it was upgraded (two funnels were replaced with one). On 12/07/1941, in connection with the start of military hostilities, it made a voyage under the command of Captain I.S. Borisenko

from Odessa to Mariupol, carrying evacuees and a cargo of sugar. On 22/07/1941, the *Lenin* received an order from the management of the Black Sea State Shipping Company regarding the urgent transportation of cargo and passengers from Odessa to Mariupol. According to information provided by the officer in charge of loading, Senior Lieutenant Romanov of the port commandant's office, single boarding cards were allocated for blocks of 2-3 adult passengers. Children were not counted at all. A significant (unknown) number of passengers got onto the vessel by presenting notes from the city and regional party committees and military commandant's office of Odessa. Crew members are known to have arbitrarily placed family and friends in their own quarters (number unknown). According to unconfirmed reports (based on the transcripts of interviews conducted by investigators from the People's Commissariat of the Armed Forces), there were around 4,000 people on board. Prior to departure, another 1,200 military conscripts came aboard, having been ordered to report to army training centres. According to the investigators' report, every salon, galley, companionway, hold and deck was jam-packed with people. The evacuated assets of Odessa State Bank (information not confirmed) and 400 (350/450) tonnes of non-ferrous metal ingots were also loaded onto the transport ship. The voyage was made under special navigation conditions in an area where a defensive minefield had been laid. Because the lighthouses had been switched to a managed illumination schedule, ships were required to engage a pilot. The vessel was escorted by naval pilot Lieutenant I.I. Svistun (a graduate of the Leningrad Maritime Academy (Frunze Higher Naval Academy)). At 10:00 PM on 24/07/1941, the transport ship *Lenin* departed for the Port of Mariupol (Yalta) as part of a convoy (together with the steamship *Voroshilov*, the vessel *Berezin* and two barges). During the voyage, contact with the operations duty officer on shore was lost. Due to the different powers of the vessels' propulsion systems, the convoy broke up off the coast of Cape Tarkhankut. The *Voroshilov*'s engines failed completely off the coast of Cape Lukull. In violation of the route conditions, the *Lenin* towed the *Voroshilov* to Kazachaya Bay by the Port of Sevastopol. At 7:00 PM on 27/07/1941, the transport ship *Lenin* departed from the Port of Sevastopol as part of a convoy (with the transport ships *Voroshilov* and *Gruziya*, which joined the convoy off the coast of Balaklava) escorted by naval patrol boats *SKA-026* (*SKA-025*) and *MO-4*, setting its course for the Port of Yalta (and onwards to Port Kavkaz). The total number of passengers aboard the *Lenin*, *Voroshilov* and *Gruziya* was around 10,000. The convoy officers had not been properly instructed (as required) in Sevastopol, no-one had been appointed to lead the convoy, and the special rules of navigation and safety procedures in this area had not been clearly explained. The vessel was sailing without being able to verify its bearings, drifting under the influence of a northerly wind and the current (by Cape Fiolent). The personal flotation devices (life preservers) were under lock and key. The ships sailed in the following order: *Lenin*, *Gruziya*, *Voroshilov*. At 11:33, off the coast of Cape Sarych, after the *Lenin* turned towards the naval vessel fairway, there was an explosion near its holds No. 1 and No. 2 on the starboard side. After the explosion, the *Gruziya* and *Voroshilov* turned away – one to starboard and the other to port – and cut their engines.

The steamship started to sink bow-first while listing to starboard. When the list reached 15°-20°, the funnel became detached (this is according to archival information from the Central Naval Archive of the Russian Federation, whereas the report from the underwater studies indicates that the funnel remained in place). Within 7-10 (5-7) minutes, the transport ship went down in a vertical position (with its stern in the air and its propellers still turning). Because it sank so quickly, most of the passengers did not have time to abandon ship. They did not have time to lower the lifeboats. Rescue efforts were made by the patrol ship *MO-4* (with a delay of 30-40 minutes) and the transport ships *Gruziya* (which saved around 300 people) and *Voroshilov* (which saved 200). The official number of fatalities was up to 900 people. Around 600 people were saved (only those who had life preservers or life belts, or who had been pulled up into the lifeboats). According to information from the Yalta Commandant's Office, 272 people were saved. The captain, his three mates, and the pilot were the last people to abandon the ship. Half of the crew (43 out of 92) were saved. A rescue group from the torpedo patrol boats of the Balaklava base arrived too late. The disaster was investigated by the People's Commissariat of the Armed Forces for the Crimean Region and by a special department of the Soviet Black Sea Fleet. The investigation revealed a number of serious organisational and technical flaws in preparing the vessel for its voyage and arranging the pilot escort. It was revealed that the passengers had not been properly counted when boarding the vessel. None of the main navigational equipment – the rail and electric logs and echo sounder (which, according to the Ministry of the Maritime Fleet, was missing altogether) – was checked. The magnetic compass

gave incorrect readings (two guns had been installed next to it). The caravan was also badly formed. The *Lenin* and the *Gruziya* had speeds of up to 15 knots, while the *Voroshilov* had a speed of just 5. This resulted in repeated stoppages of the *Lenin*'s machinery, which complicated the already difficult plotting and calculations. The pilot was not given a detailed map of the minefield. The managed onshore navigational equipment was not requested and turned on. There were no infrared binoculars and no location finder on board. The pilot's numerous reasonable requests to stop the ship and lie at anchor (until daylight) were denied. Based on the investigations, there are three hypotheses about the loss of the transport ship *Lenin*. 1. The ship was torpedoed by the Romanian submarine *Delfinul* (Gerd Enders' book *German Submarines in the Black Sea*). This theory is supported by the witness testimonies of passengers aboard the *Voroshilov*, who saw the trace of a torpedo, and the testimonies of watch radio operator I. Nazaretiy and machine operator 1st class P. Popov regarding a strong impact on the starboard side prior to the explosion, but is not supported by Romanian archival sources. There is information regarding the sinking of an unidentified submarine at 10:00 AM on 28/07/1941 in the vicinity of the Sevastopol base of the Soviet Black Sea Fleet. According to unconfirmed reports, the secret archives of the State Military Archive of the Russian Federation contains materials (reports) from the Kriegsmarine submarine command regarding the torpedoing of the *Lenin*. According to other reports, only submarines of the Royal Fleet of Romania were operating in the waters of the Black Sea in 1941. 2. Calculation errors were made in steering the vessel, as a result of which it drifted outside the fairway and hit a mine in the defensive minefield (testimony of navigation officer Bendersky). 3. The loss of the transport ship was probably caused by hitting a floating mine. On 11/08/1941, a closed session of the Military Tribunal of the Soviet Black Sea Fleet (presiding member: Brigade Legal Officer Lebedev; members: Brigade Legal Officer Bondar and Military Officer 3rd Rank Fridman), citing evidence of this theory, sentenced naval pilot I.I. Svistun to death. On 18/08/1992, the Military Tribunal of the Black Sea Fleet (presiding member: Colonel of Justice A.D. Ananiev together with Assistant Prosecutor of the Fleet Lieutenant-Colonel S.G. Mardashin) reviewed the criminal case at a court session on a supervisory basis and ruled as follows "To quash the verdict of the Military Tribunal of the Black Sea Fleet dated 12/08/1941 against I.I. Svistun and to drop the case for lack of the elements of a crime".

Source: Register of Underwater Heritage of Ukraine, 2004; Materials from the Central Naval Archive of the Russian Federation. Files No. 743 of the Archive and Information Department of the Naval Fleet, 32780 of the Central Naval Archive of the Russian Federation, and 760 of the Central State Archive of the National Economy).

Condition of object: not fully studied. Included in the list of sites that have the status of a mass grave, access to which is prohibited. The coordinates indicated in the archival documents are not accurate. Discovered in 2004. According to unconfirmed information, the vessel was examined by a special underwater expedition in 1953. The holds were found to be open, and the general cargo was missing. In 2005, the Department of Underwater Heritage of Ukraine recorded the theft of the ship's navigation and steering equipment. The site was categorised by the Ukrainian-American Underwater Archeological Expedition in 2006.

[...]

TRANSLATION

OPKSU record card No. 93-d
**Transport ship Varna,
Owned by Bulgaria**
/ 1943 /
Site coordinates: Kalamitska Bay
(Autonomous Republic of Crimea)

Research has established the following:

Type and purpose of object: dry cargo, transport
Owner of the object: Bulgaria
Launched: 1937
Gross tonnage: 2,143 grt (2,141 grt according to the Central Naval Archive of the Russian Federation)
Burial depth: 50 m
Elevation above the ground: 15 m

Historical background: On 20/08/1943, the transport ship *Varna* was sailing with a cargo of munitions as part of the *Hermelin* convoy bound for Cape Tarkhankut. The convoy was escorted by the destroyer *Maresti* of the Royal Fleet of Romania, the minelayer *Amiral Murdescu*, the German Kriegsmarine minesweepers *R-203*, *R-204* and *R-206*, the submarine hunter *Uj 3201*, and the high-speed transport ships *F-301* and *F-304*. At 08:47 AM, the transport ship *Varna* was torpedoed (with 2 torpedoes) by the submarine *D-4* of the Russian Black Sea Fleet (commander: Lieutenant Captain I.Ya. Trofimov). The torpedo impact caused the cargo of munitions to explode, after which the ship broke in half and sank. Two (or three) crew members were killed.

Source: Register of Underwater Heritage of Ukraine, 2004; Files No. 694 and No. 17714 of the AMO.

Condition of object: 50% preserved. The coordinates indicated in the archival documents are inaccurate. According to information from the hydrographic service of the Black Sea Fleet, the object was discovered in 1982 at a distance of 3.5 km from the archival coordinates. The hull, foremast, and superstructure of the ship have been preserved in good condition. Cargo consisting of planks and barrels was found in one of the holds. A double-barreled anti-aircraft gun was found on the bow. The aft section has sustained significant damage.

Research has established the following:

OPKSU record card No. 1581-p
Unidentified F-class Kriegsmarine high-speed transport ship (Germany)
/ 1943 /
Search coordinates: S-O of Cape Chauda
(Autonomous Republic of Crimea)

Type and purpose of object: F-class high-speed transport ship ("MFP")
Owner of the object: Kriegsmarine, Germany
Displacement: 280 t
Length: 47 m
Beam: 6.53 m
Draught: 1.45 m
Engine (two options): two 600 bhp diesels and one 130 bhp,

or three 130 bhp diesels

Speed (maximum): 10.5 knots/7.5 knots

Fuel reserve: 3060 t/5015 t

Range (at a speed of 10.5 knots): 501 nmi

Armour:

side: 20 mm;

deckhouse: 20 mm

Armaments:

one 7.5-cm gun (200 rounds);

one 2-cm gun (2,080 rounds). Custom fitted with two guns (4,160 rounds);

the transport ship could carry up to 52 mines;

Seaworthiness rating: 5

Historical background: On 21/08/1943, it was sunk by Russian Air Force bombers (30th Air Reconnaissance Regiment, 11th Guards Air Regiment, and 8th Guards Air Assault Regiment). No information is available regarding the fate of the crew members.

Source: Institut fuer Militaergeschichte Potsdam, Deutschland; Files No. 13096 and No. 15708 of the Soviet AMO.

Condition of object: not studied

OPKSU record card No. 9-d
Scow *Angara*,
German Transport Fleet
/ 1943 /
Site coordinates: off the coast of Cape Burnas
(Odessa Region)

Research has established the following:

Type and purpose of object: series *ShM-4* scow of the technical fleet (a tugboat according to information from the German archives)

Owner of the object: German Transport Fleet (interned in the USSR).

Place of construction: Kyiv Leninska Kuznya Shipyard
Launched: 1930

Gross tonnage: 112 grt

Displacement: 950 t (100 t)

Maximum length: 50 m

Burial depth: 14 m

Elevation above the ground: 8 m

Historical background: On 03/09/1941, the barge was scuttled by its crew because it could not be evacuated during the retreat of Black Sea Fleet vessels, in order to prevent the vessel from being captured by Wehrmacht troops. In August 1941, it was raised, repaired, and included as part of the Kriegsmarine under the name tugboat *Ancara* (this information is not corroborated by any archival sources). On 23/08/1943, the interned barge *Angara*, sailing as part of a convoy that included the depot ship *Uta* and the vessels *Meuse*, *Enderau*, and *Baikal*, escorted by gunboats of the Royal Fleet of Romania *Capitan Dumitrescu* and *Sublocotenent Ghigulescu*, was torpedoed by the submarine *M-36* (commander: Lieutenant Captain V.N. Komarov) and instantly sank. Archival information was found in the AVSO regarding the sinking of the barge by the submarine *M-36* on 23/08/1942. No information is available regarding the fate of the crew.

Source: Register of Underwater Heritage of Ukraine, 2004; File No. 74 of the AMO of the Naval Fleet. Discovered on 17/05/1954. Re-examined in 2002. Examined by the hydrographic service of the Soviet Black Sea Fleet)

Condition of object: 55% preserved. Lies with its keel up. The bottom has eight rectangular open holes (apparently from the impact of the torpedo from the *M-36*) There is no cargo in the hold. In order to identify the vessel, an instrument was detached from its main engine with the inscription: “Kyiv. Precision Instruments Plant”.

[...]

TRANSLATION

OPKSU record card No. 94-d
**Transport ship *Volga-Don (Volga-Don)*,
German Transport Fleet**
/ 1943 /
Site coordinates: off the coast of Lake
Donuzlav (Autonomous Republic of Crimea)

Research has established the following:

Type and purpose of object: dry cargo, transport
Owner of the object: German Transport Fleet (Azov Naval
Flotilla of the USSR, Azov State Shipping Company)
Built: 1917-1929 at the Russud Shipyard Mykolaiv
Gross tonnage: 956 grt (966 grt according to the Central
Museum of the Armed Forces of Ukraine)
Displacement:

standard – 800 t (956 t according to archival information from the AVSO);
full – 1,400 t (2,050 t) according to data from the Central Naval Archive of the Russian Federation
Maximum length: 74.07 m
Maximum beam: 10.36 m
Draught: 3.1 m
Crew: 169
Range:
full speed – 2,000 nmi;
endurance speed – 2,300 nmi
Engine power: 750 bhp (2 pairs of TP machines)
Speed:
full – 8 knots;
endurance – 6 knots.
Burial depth: 25 (30) m
Elevation above the ground: 5 m

Historical background: The gunboat *Krasnaya Moldavia (Elpidifor No. 423)* was part of the Azov Naval Flotilla of the USSR. From 1929 to 1941, it was refitted as an ore carrier of the Azov State Shipping Company [ASSC] and renamed the *Volga-Don*. On 08/10/1941, because it could not be evacuated during the withdrawal of ASSC vessels from the Port of Mariupol, it was scuttled by its crew. On 03/12/1941, it was raised, repaired and, in 1943, included as part of the German Kriegsmarine under the name *Wolgo-Don*. On 23/11/1943 (or 25/11/1943 according to archival information from the Central Naval Archive of the Russian Federation), it was heading for the Port of Sevastopol as part of a convoy, with 325 t of Luftwaffe cargo aboard. The convoy was being escorted by: gunboats of the Royal Fleet of Romania *Stihi* and *Dumitrescu*, minesweeper *R-205*, and submarine hunters *Uj 3201* and *Uj 32101* [sic]. At 15:09 (19:07) the transport ship was torpedoed in the aft section by submarine *L-6* of the Soviet Black Sea Fleet (commander: Lieutenant Captain B.V. Gremyako). The vessel lost power 20 nmi SW of Cape Tarkhankut. The escort vessels removed the crew from the vessel while it remained afloat. At 00:45 the gunboat *Dumitrescu* attempted to tow the transport ship, but difficult weather conditions (a storm) prevented it from doing so. The tugboat broke apart at 08:00 and 11:39, sinking about 3 nmi from shore. Five people (two Luftwaffe soldiers, a boatswain and two stokers) perished.

Source: Institut fuer Militaergeschichte Potsdam, Deutschland; Files No. 8857, 00113 (trophy), 32780 and 34574 of the Soviet AMO.

Condition of object: 80% preserved. The object is accessible for study. The coordinates of the object indicated in the archival documents are inaccurate. According to information from the hydrographic service of the Black Sea Fleet, the transport ship was discovered in 1982 at a distance of 2.9 nmi from shore. The hull and superstructure are in a relatively well-preserved state but are washed away by sand up to the waterline. The aft section has sustained significant damage. Two masts lie across the deck. The hatches of the holds are open. Cargo was found in the holds, consisting of unidentified boxes, guns, small bomb shells, an automobile and a motorcycle, printed materials, and mail. The bow anchors are still in place.

OPKSU record card No. 97-d
**Transport ship *Santa Fe*, German
Transport Fleet**
/ 1943 /
Site coordinates: off the coast of Kalamitska
Bay (Autonomous Republic of Crimea)

Research has established the following:
Type and purpose of object: transport ship
Owner of the object: German Transport Fleet
Launched: 1921
Gross tonnage: 4,626 grt
Draught: 8.2 m
Propulsion: 2,850 bhp
Speed: 12 knots

Passenger capacity: 45
Maximum length: 126.3 m
Maximum beam: 15.4 m
Burial depth: 21 m
Elevation above the ground: 10 m

Historical background: On 03/10/1939, during a voyage from South America to Germany, the transport was seized by two lead ships of the French Navy. Its original name was changed to *St. Andre* (until November 1942). In 1943, the vessel started operating on the Black Sea. On 23/11/1943, the transport ship was sailing from Constanta to Sevastopol as part of the *Wotan* convoy consisting of: the destroyer *Maresti*, the transport ship *Lola*, the minelayer *Am. Murgescu*, and the minesweepers *R-165*, *R-197* and *R-209*). The cargo consisted of: 12 StuG 40 Ausf G self-propelled guns, 2 Jgd Pz IV/70 (V), 1,278 t of military cargo (ammunition, rocket shells, air bombs, 100 anti-submarine mines, and petrol / gasoline in barrels). At 05:47 there was an explosion (a fire broke out) in the bow section (near the 1st hold) of the ship. At 05:50, the West Air Command Headquarters received a radio telegram from a seaplane that was flying above the convoy: “Santa-Fe torpedoed. Vessel on fire”. At 06:36 a powerful cargo explosion tore the vessel in half. At 06:43 the vessel sank. 28 (44) crew members died (including 22 from the assault division), 16 of whom are considered missing. There is no information as to the cause of the wreck. The most likely reason is that the ship hit a mine that was laid in December 1943 by the Black Sea Fleet submarine *L-6* (commander: Lieutenant-Captain B.V. Gremyako). There is a theory that the transport ship was sunk by the submarine *D-4*, which did not return to base. It appears that the *D-4* was sunk on 04/12/1943 by anti-submarine bombs during a raid by the UG-44 anti-submarine group consisting of the *Uj-102*, *Uj-103*, *Uj-307*, *Uj-2305* and *Uj-2308*. Since the submarine *D-4* was operating in sector No. 94 (as confirmed by the radiograms regarding its attacks on 17 and 18/11/1943), while the transport ship was sunk on the boundary of sectors No. 95 and No. 06, in the quadrants where the *L-6* laid a group of mines in June 1943, the first theory has been recognised as more likely.

Source: Institut fuer Militaergeschichte Potsdam, Deutschland; Register of Underwater Heritage of Ukraine, 2004; Files No. 8857, 34574 and 138 of the Soviet AMO.

Condition of object: 40% preserved. The coordinates of the transport ship’s location indicated in the archival documents are inaccurate. According to information from the hydrographic service of the Black Sea Fleet, the transport ship was discovered in 1981 at a distance of 2.5 km from the archival coordinates. The hull and superstructure are in damaged condition. The separated aft section lies nearby. The remnants of StuG 40 Ausf G assault guns were found in the holds. Three assault guns were stolen.