

ИСТОРИЯ СТАРОГО ПАРОХОДА

История старого парохода.

Если мы откроем «Атлас затонувших судов Черного и Азовского морей», то увидим, что вся северо-западная часть Черного моря очень густо покрыта значками обозначающими рэки. Только в одесском заливе и его окрестностях их можно насчитать больше десятка. Это и неудивительно – здесь издавна пролегают оживленные судоходные пути. А Одесса – большой порт, имеющий стратегическое значение, как в мирное время, так и в военные годы. Да и само Черное море не из тех, кто легко прощает мореходам их ошибки. Поэтому в соответствии с законами простой математической статистики со времен древних греков (которые открыли здесь навигацию около трех тысяч лет назад) и до наших дней список морских трагедий должен быть весьма внушительным. Что и подтверждается

опытом одесских подводников. Буквально каждый год они дополняют карту все новыми и новыми затонувшими объектами. Но этот рассказ посвящен не «горячим» находкам местных аквалангистов, а, если можно так выразиться, «старожилу» одесского залива. Судну, которое всегда было на картах. Судну, на которое ныряли еще в те времена, когда никто и слыхом не слыхивал таких слов как PADI, CMAS, NAUI и прочих, а на обложке водолазных удостоверений была пропечатана известная далеко не всем сегодняшним дайверам аббревиатура ДОСААФ. Судно это называется транспортный пароход «Брянск».

Помню свой первый выход на «Брянск» лет 10–12 назад. К тому времени я успел побывать всего на нескольких рэках, и острота ощущений еще не была замылена и притуплена. Каждое новое затонувшее

судно воспринималось с трепетом, как маленькое чудо – средоточие тайн и открытий. Катер долго уютжил окрестности вехи, обозначающей для судоводителей подводное препятствие. GPSы тогда еще только входили в широкий обиход, и координата «Брянска» капитану известна не была. Поэтому он пытался отыскать его при помощи эхолота. Катер закладывает циркуляцию, потом расширяет круг и замыкает второй оборот... Пусто! Наиболее нетерпеливые пассажиры начинают роптать – мол, ну его этот «Брянск», давайте сходим еще раз на «Сулину» (другое затонувшее судно неподалеку). Последняя попытка – катер вновь возвращается к вехе. И сразу кривая на экране эхолота подскакивает на 10 метров! Нашли!

Спускаемся по цепи навигационного знака. Вода в тот день была не особенно прозрачная, поэтому

Леера вдоль
правого борта



«Сулина» принадлежит целому семейству однотипных судов, названных в честь черноморских городов (другие суда этой серии – «Балчик», «Каварна» и «Мангалия»), которые были построены по заказу Морской службы Румынии итальянскими корабелями. Все они были заложены в Палермо на верфи «Cantieri Navali Riuniti» и в 1939 году спущены на воду. Для того времени это были современные, хорошо оснащенные суда, пригодные не только для каботажных рейсов Европы, но и для трансатлантических рейсов. Морская служба королевской Румынии закупила их специально для пароходной линии «Констанца – Нью-Йорк». Трудно сказать, сколько рейсов через океан успела совершить «Сулина» за неполных два года своей гражданской службы. Во всяком случае, в архивах сохранилась фотокарточка судна на фоне небоскребов Манхэттена.

Технические характеристики:

1. Год постройки: 1939
2. Место постройки: Палермо, Италия
3. Порт приписки: Констанца
4. Водоизмещение: 4877 тонн
5. Тоннаж (брутто): 2021–3493 регистровых тонн
6. Длина макс.: 116,35 м
7. Ширина макс.: 15,53 м
8. Осадка: 6,6 м
9. Мощность двигателей: 5650 л.с.
10. Скорость макс.: 13,5 морских узлов
11. Экипаж: 44 человека
12. Пассажиры 1-го класса: 16 человек

от якоря вехи рэк не просматривался. О направлении движения можно было судить лишь по тому, что северо-западный сектор обзора гораздо темнее остальных. Дайвгид тычет пальцем в том же направлении. Какое-то 7 – 10 м и перед нами вырастает стена, теряющаяся наверху в зеленых подводных «небесах». Поворачиваем налево и плывем вдоль борта. Плывем и плывем а «стена» все не кончается... Это и неудивительно: в мутной воде, когда ты можешь обозреть всего 2–3 м, то 100 м (приблизительно такова длина «Брянска») могут «растянуться» и на полкилометра. Но вот, наконец, и форштевень. Идем по нему вверх. По мере подъема натыкаемся на внушительный якорь в правом клюзе. Достигаем верхнего обреза борта. Становится значительно светлее – ведь до поверхности теперь ближе чем

до дна. Переваливаем через планшир, и мы на баке. Здесь можно видеть стандартный набор палубной оснастки – лебедки, кнехты, погнутые леера. Мутная вода мешает увязать все это в пространстве визуальное, приходится подключать воображение. Вдоль ступенек обросшего бортовой гидроидов трапа спускаемся с бака на палубу. Почти сразу из тумана выплывает ограждение носового трюма. Заглядываю вниз через борт. Внизу ничего не видно – только неаппетитная и негостеприимная темнота. Если и наверху так плохо видно, то мутняк вообще никакого энтузиазма не вызывает. Не без опаски переваливаюсь через борт и начинаю медленно сползать вдоль какого-то столба. Глаза постепенно привыкают к темноте и ... Вдруг я оказываюсь в сказке. Перемена была столь рази-



Остатки лафета
зенитного орудия





SAN-O-SUB



тельной, что, кажется, я даже вдохнуть забыл в очередной раз. В отличие от забортных 3 м прозрачность воды в трюме оказалась метров 15 (если я даже и преувеличиваю, то совсем немного). Горловина трюма далеко вверху превратилась в изумрудный светящийся прямоугольник, в который уходит цепочка пузырей выдыхаемого воздуха. Впереди виден еще один столб света – это проем следующего трюма. А в темном пространстве между ними то тут, то там через отверстия в палубе пробиваются солнечные лучи. Их движение завораживает. В такт волнам на поверхности они дышат. То превращаются в молилитные световые потоки, то рассыпаются на сотни тоненьких световых прутиков. И каждый такой пульсирующий лучик высекает оранжевые искры из ржавого железа колонн уходящих в темноту стройными рядами. Трюмы «Брянска» твиндечного типа.

Поэтому вдоль бортов в три этажа шли огромные полки. Деревянный настил море и прошедшие годы разрушили без остатка. А вот железные балки и их опоры противостояли напору времени более успешно. В результате сейчас трюмы «Брянска» ассоциируются с интерьером готического собора. Огромный объем зеленоватого кристально прозрачного пространства, пробивающиеся через витражные стекла под куполом лучи света, огромное количество расположенных ярусами колонн. И тишина! Да и ощущения в этом подводном храме испытываешь сродни религиозным: спокойствие и благоговение, благоговение и восторг...

С тех пор мне не раз еще приходилось погружаться на «Брянск». Бывали и выходы, когда прозрачность позволяла хорошо рассмотреть корабль снаружи. Но снаружи этот рэк не произвел такого же сильного впечатле-

**Все для технического дайвинга:
баллоны от 0,5 до 15 литров,
спарки, катушки,
модульные системы
компенсации плавучести,
световые системы,
технические аксессуары.**



Сделано в Европе

CZAR-DIVING.RU



Главный двигатель, машинное отделение



Один из входов в трюм

ния, как изнутри. От судна остался только корпус. Надстройки были срезаны аварийно-спасательной службой флота в послевоенные годы, чтобы не создавать помех судоходству. При глубине по грунту в этом районе 15–16 м голый корпус возвышается над дном на 9 м. То есть верх надстройки, если бы она сохранилась, должен был находиться на уровне морской поверхности.

Одним из наиболее интересных для фото и видеосъемки объектов на «Брянске» является винторулевая группа. На абсолютном большинстве судов затонувших в северо-западной части Черного моря винты ушли глубоко в грунт. Это и неудивительно – здесь совсем близко находятся устья четырех крупных рек (Дунай, Днестр, Южный Буг и Днепр). Поэтому отложение ила на дне идет достаточно интенсивно. «Брянску» вероятно «повезло» с направлениями господствующих в этом районе ветровых и волновых течений. Они не замыкают винт, а наоборот размывают его, образуя под

кормой судна глубокую яму.

Исторические сведения об этом объекте сравнительно небогаты. На запрос «транспорт «Брянск» дайвинг» поисковые системы Интернета выдают всего несколько ссылок касающихся существа вопроса. Да и те почти дословно повторяют друг друга. Среди ссылок многие посвящены судам типа «либерти» массово строившихся в США в годы Второй Мировой Войны. Но эти корабли не вписываются в исходные данные ни по размерам (их водоизмещение превышало 10 тыс тонн против 2823 у «Брянска»), ни по хронологии (в СССР «либертосы» начали поставляться в 1943 году, тогда как «Брянск» погиб в августе 1941 года). Путаницу вероятно внес «тезка» – плававший в Дальневосточном Морском пароходстве с 1944 по 1974 год грузовой пароход «Брянск» (бывший William E. Ritter), «либертос» поставленный в СССР по лендлизу.

Реальная «родословная» «Брянска» оказалась гораздо более длинной

и запутанной. Оказалось, что построен этот пароход был на верфях компании Short Brothers Ltd в небольшом городке Сандерленд (Великобритания) в далеком 1898 году. Прежде чем попасть во флот Советского Союза корабль сменил множество названий и судовладельцев.

В августе 1941 года началась героическая оборона Одессы. Окруженный со всех сторон город отражал атаки противника на протяжении 73 дней. Сообщение с Большой землей поддерживалось только по морю. «Брянск» был одним из судов осуществлявших вывоз людей и техники из осажденного города в Севастополь. В трюмы корабля, в наспех переоборудованные твиндеки, грузили раненых, ценное оборудование с одесских заводов, которые эвакуировались вглубь страны. Экипажи транспортов «Брянск», «Луначарский», «Фабрициус» и других состояли из 30–45 человек. Спасательные





Вход в помещение кормовой надстройки

средства были рассчитаны только на команду. А на борт принимали по две-три тысячи человек. В мастерских порта спешно сколачивали деревянные плоты. Но эвакуируемые, зная как ничтожны их шансы благополучно добраться до места назначения, растаскивали перед погрузкой на корабль сложенные на причалах штабеля пробковой коры, чтобы соорудить себе подобие спасательных жилетов. Капитан теплохода «Фабрициус» Михаил Григор вспоминает те дни: «Глядя с мостика па палубу, я видел буквально море голов сбившихся на палубе и люках трюмов пассажиров, которых было свыше двух тысяч человек. В трюмах на нарах, сколоченных наскоро для приема пассажиров, было невыносимо жарко и душно. Однако не только это заставляло пассажиров ютиться на малейшей пяди верхней палубы. Это был неясный, по реальный страх стариков, женщин и детей перед морем, таившим опасности войны». И опасности эти были вполне реальны. В два

первых военных года, когда Люфтваффе практически безраздельно господствовало в воздухе, потери среди транспортных судов Черноморского флота были огромны. Так только за вторую половину 1941 года (июнь-декабрь) погиб 31 корабль, а в 1942 – 46 судов (для сравнения: 1943 г – 10, 1944 г – 3). Поэтому вероятность гибели «Брянска» была очень велика. И хорошо еще, что трагедия произошла, когда пароход возвращался в Одессу за новыми пассажирами, а не по пути в Севастополь. Печальным примером может служить пароход «Ленин» также участвовавший в эвакуации людей из Одессы. Он был торпедирован немецкой подлодкой у южного побережья Крыма. Из 2,5 тыс. пассажиров спаслось около 500 человек.

21 августа 1941 года при подходе к Одессе транспорт «Брянск» подвергся налету вражеской авиации. Судя по положению корпуса судна на дне, капитан парохода К. С. Гороненко пробовал предпринимать какие-то

Открытый иллюминатор

02/10 • ПРЕДЕЛЬНАЯ ГЛУБИНА



**INCREDIBLE COLOR
HIGH DEFINITION DIVE**



icon HD

Полноцветный ЖК дисплей.
Обновление программного обеспечения.
Профиль погружения в реальном времени.

Будущее уже наступило.

mares
just
add
water

MARES.RU