

Культурное наследие Крыма: артефакты, дискурсы, образы

Cultural Heritage of the Crimea: Artifacts, Discourses, Images /
Das Kulturerbe der Krim: die Artefakte, die Diskurse, die Bilder

УДК (902.034)(470)Крым



Вахонеев В.В.

Пароходы XIX в. «Генерал Коцебу» и «Веста»: новейшие подводные открытия у берегов Западного Крыма

Вахонеев Виктор Васильевич, кандидат исторических наук, заместитель директора по научной работе — заведующий отделом подводной археологии ГБУ РК «Черноморский центр подводных исследований», Симферополь

ORCID ID <https://orcid.org/0000-0001-8845-0628>

E-mail: viktor-v-vakhoneev@j-spacetime.com; vvvkerch@mail.ru

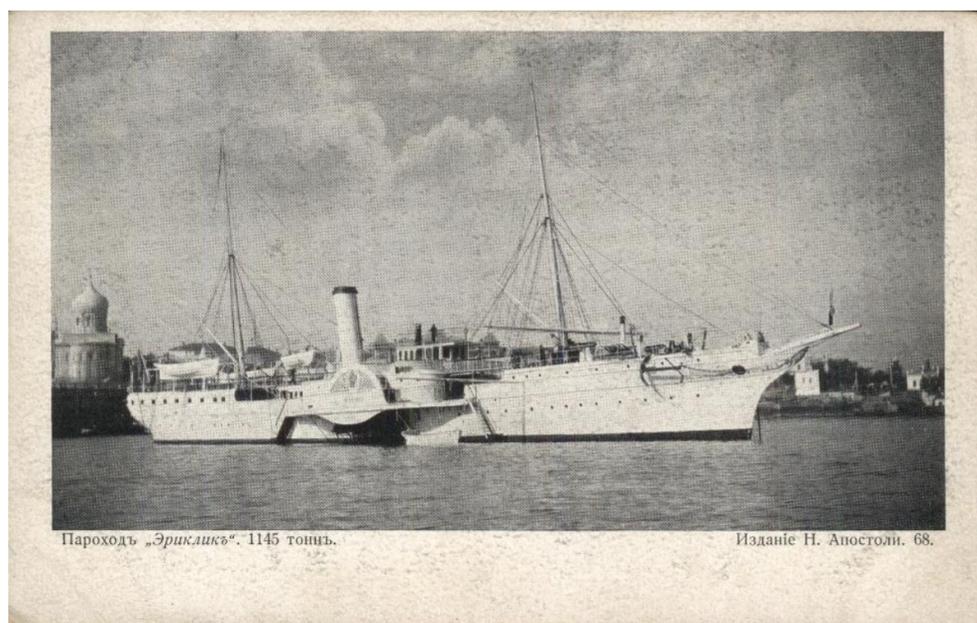
Статья посвящена пароходам «Генерал Коцебу» и «Веста» Русского общества пароходства и торговли, затонувшим в конце XIX в. у западного побережья Крымского полуострова и обнаруженным в последние годы крымскими подводными археологами. Представлены наиболее яркие страницы истории пароходов, которые характеризуются как составная часть подводного культурного наследия у берегов Крыма.

Ключевые слова: пароход; Русское общество пароходства и торговли (РОПиТ); открытие Суэцкого канала; Русско-турецкая война 1877—1878 гг.; кораблекрушение; остатки кораблекрушения; подводные археологические исследования; видеодокументирование.

Подводное культурное наследие в акватории Крымского полуострова, безусловно, очень богато и разнообразно, а вместе с тем, пока еще и малоизучено. Каждый год подводные археологи государственного Черноморского центра подводных исследований проводят десятки подводных экспедиций, исследуя как подводные части античных городищ, так и корабли и самолеты времен последней войны. Наряду с продолжением систематических исследований уже известных объектов, ведется работа по выявлению и идентификации новых. На государственный учет в Крыму сотрудниками центра было поставлено более тридцати объектов подводного культурного наследия. В этом плане Крым является единственным субъектом Российской Федерации, где вообще паспортизируются подводные объекты.

Одним из самых интересных объектов, выявленных в последнее время, стал пароход «Генерал Коцебу», обнаруженный к западу от полуострова Тарханкут на глубине 44 м за пределами 12-мильной зоны, что позволило сохранить кораблекрушение от грабителей.

Двухпалубный товаро-пассажирский колесный пароход смешанного плавания «Генерал Коцебу» был построен по заказу Российского общества пароходства и торговли (РОПиТ) на верфи *C. Mitchell & Co* в Ньюкасле-на-Тайне (Англия) под строительным номером 142 [Трифонов, Лемачко 2009, с. 37].



Пароходь «Эрикликъ». 1145 тоннъ.

Издание Н. Апостоли. 68.

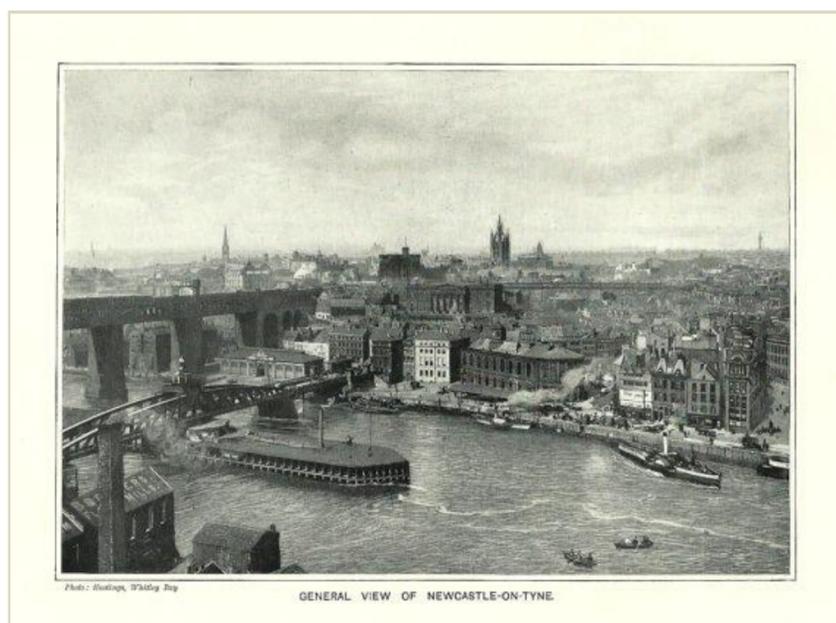


Photo: Hastings, Taitby Bay

GENERAL VIEW OF NEWCASTLE-ON-TYNE

Колесный товаро-пассажирский пароход того же типа, что и «Генерал Коцебу» (пароход «Эриклик»). Почтовая карточка издания Н. Апостоли, 1903 г.)

Ньюкасл-на-Тайне в середине XIX в.

Вахонеев В.В. Пароходы XIX в. «Генерал Коцебу» и «Веста»: новейшие подводные открытия у берегов Западного Крыма

8 сентября 1866 г. газета *London Times* [*London Times* 1866, p. 6], а чуть позднее, 14 сентября, газета *Newcastle Courant* [*Newcastle Courant* 1866] писали:

«Российское общество пароходства и торговли собирается добавить несколько крупных пароходов для своего флота на Черном море. На верфи *C. Mitchell and Co* (Ньюкасл-на-Тайне) только что завершили строительство большого колесного парохода для компании. Судно носит имя генерала Коцебу, в честь настоящего губернатора южных провинций России, из главного порта которых, Одессы, оно будет торговать в разных местах Черного моря. Судно длиной 230 футов, шириной — 28 футов имеет три класса для размещения пассажиров. Обеденный салон для пассажиров первого класса находится на палубе и имеет элегантно оформленные апартаменты. Стены покрыты деревянными декоративными панелями. Полы покрыты мозаичной плиткой Мinton, которая дает прохладный приятный эффект в интерьере. Второй пароход, аналогичных размеров и конструкции будет называться «Великая княгиня Ольга», вот-вот будет запущен верфью *C. Mitchell and Co*... Машины «Генерала Коцебу» и «Великой княгини Ольги» имеют 185 лошадиных сил, изготовленные компанией *Messrs. Penn and Son* в Лондоне. Двигатели были построены с особым вниманием к экономии топлива и оснащены всеми последними улучшениями для этой цели. Очень благоприятный результат показал пробный рейс из Лондона в Ньюкасл. Во время прохождения из Дептфорда в Тайн общее потребление топлива составило всего 18 тонн».

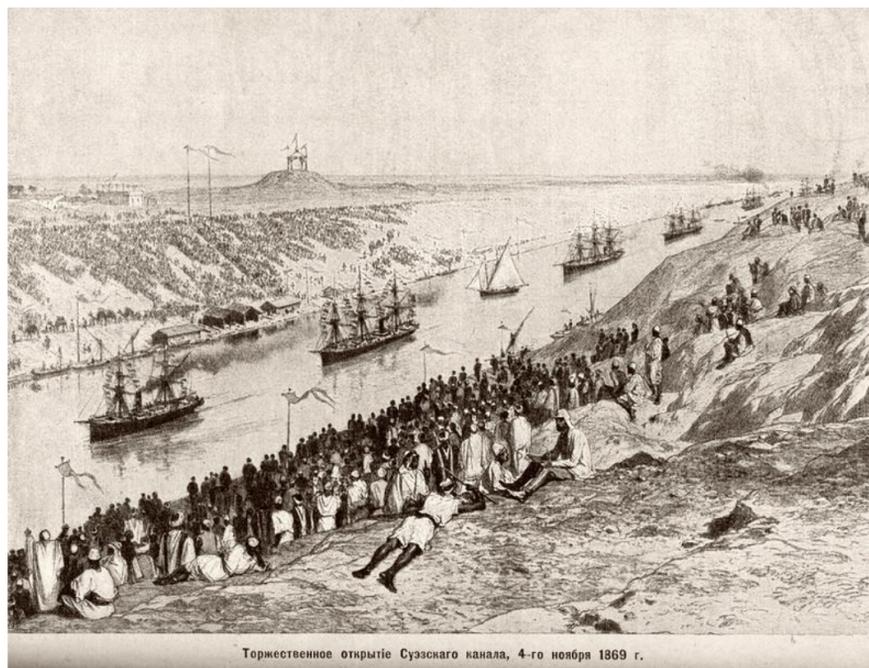


Колесный товаро-пассажирский пароход «Великая княгиня Ольга» (первая) (пароход того же типа, что и «Генерал Коцебу»). Фото середины XIX в.

Общее водоизмещение судна составило 1250 т, вместимость 795,82 брт (брутто-регистрационный тоннаж; 1 регистрационная тонна = 100 куб. футов = 2,83 куб. м), грузоподъемность 490 т. Осадка судна — 3,4 м. Мощность вертикальной паровой машины двойного расширения была 1080 н.л.с. (номинальных лошадиных сил), скорость хода — 11 уз. Экипаж — 32 ч. Число пассажиров: первого класса — 63 (позднее 51), второго — 55 (позднее 56) [Трифонов, Лемачко 2009, с. 37].

13 сентября 1866 г. пароход «Генерал Коцебу» был передан Русскому обществу пароходства и торговли (РОПит), которое было организовано высочайшим указом 3 августа 1856 г. для развития торговли южного края России и пароходных сообщений с русскими и иностранными портами. Общество должно было заменить Черноморский военный флот если не боевою силою на южных морях, то нравственным влиянием русского флага на всех берегах и во всех гаванях не только Европы, но и Азии и Африки [Степанов 2011, с. 30—38]. В 1869 г. паровой флот общества состоял из 63 пароходов, 38 барж, 7 шаланд, 1 брокшиф, 12 деревянных барж и много других мелких судов [Скальковский 2009, с. 18—19].

Одним из наиболее значимых событий в истории парохода «Генерал Коцебу» стало путешествие осенью 1869 г. в Египет, где 4 (17) ноября был торжественно открыт Суэцкий канал — «Генерал Коцебу», имевший на борту делегатов и представителей России, стал первым пароходом, вошедшим в канал.



Торжественное открытие Суэцкого канала 4 (17) ноября 1869 г. Гравюра из «Иллюстрированного обзора минувшего столетия» (СПб., Издание А.Ф. Маркса, 1901).

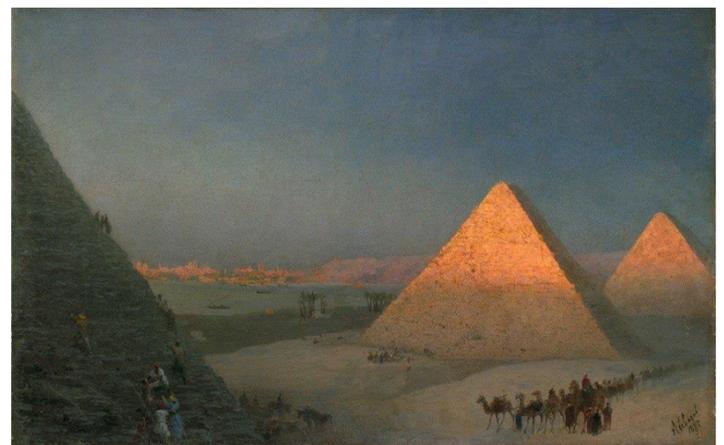
Вахонеев В.В. Пароходы XIX в. «Генерал Коцебу» и «Веста»: новейшие подводные открытия у берегов Западного Крыма

Участие парохода в этом событии впоследствии было отражено в мемуарах. Так, американский капитан Натан Эпплтон в своих мемуарах, опубликованных в Бостоне в 1904 г., упоминает в своем путешествии о присоединении в Одессе к экскурсионной группе на одном из судов Русской навигационной компании «Генерал Коцебу». Судно отправлялось в Константинополь, Родос, Порт Саид, Исмаилу, Суэц, где должно было пройти канал [Appleton 1904, p. 179].

На открытие канала откликнулась вся мировая общественность. Многие европейские государства послали на торжества свои делегации. Россия отправила на Суэцкий канал специально выделенный для этих целей пароход, включив в число его именитых пассажиров и мариниста И.К. Айвазовского. Художнику официально было поручено запечатлеть на полотнах церемониал открытия и сам канал. Пребывание в Египте произвело на И.К. Айвазовского глубокое впечатление, результатом чего стало несколько работ, посвященных не только самому каналу, но и Египту в целом.



Айвазовский И.К. Суэцкий канал. 1876.



Полотна И.К. Айвазовского, созданные под впечатлением поездки на открытие Суэцкого канала.

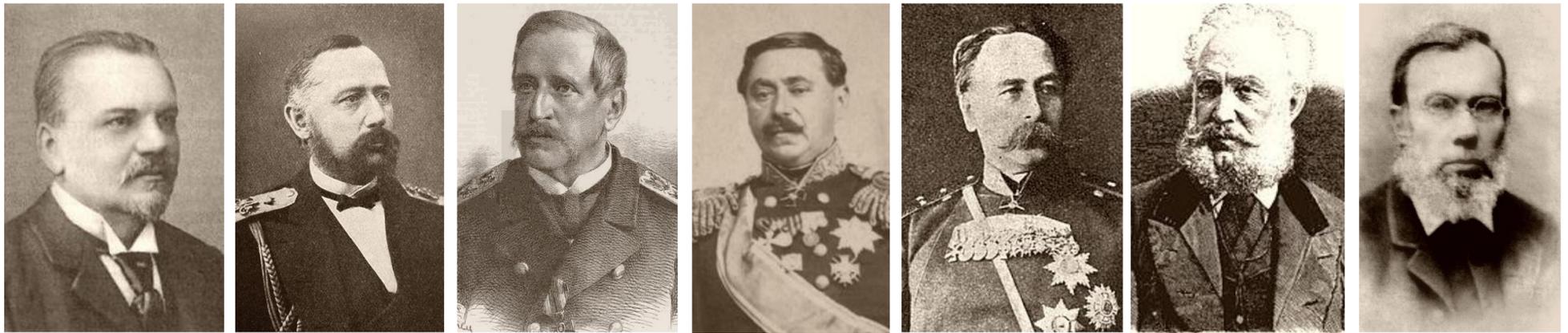
Верхний ряд: слева — «Вид на Каир» (1870); в центре — «Вечер в Каире» (1870); справа — «Сцены из каирской жизни» (1881);
нижний ряд: слева — «Караван в оазисе. Египет» (1871); в центре — «Великая пирамида в Гизе» (1878); справа — «Пирамиды» (1895)

Русский путешественник К. Скальковский оставил более детальное описание путешествия на пароходе к Суэцу. Сев в Одессе на судно, путешественник отметил, что пароход «Генерал Коцебу» «заклучал в себе сливки русских гостей»: официальные лица, депутаты, газетные корреспонденты и «даже все хорошенькие путешественницы». Скальковский узнал на пароходе директоров РОПиТа Н.М. Чихачева и Н.Н. Суцова¹, адмиралов Дюгамеля, флагмана Балтийского флота, Горовенко, депутата морского министерства, Манганари, известного гидрографа²,

¹ Николай Николаевич Суцов (до 1840—1910) — юрист, государственный и общественный деятель, предприниматель. Директор канцелярии министерства юстиции, обер-прокурор Сената, камергер. Член правления Русского Общества Пароходства и Торговли, Юго-Западных железных дорог и др. (Прим. ред.).

² Из трёх братьев-гидрографов, в том числе выдающегося гидрографа Егора Павловича Манганари (1804—1887), автора первого содержательного Атласа Черного моря, ко времени открытия Суэцкого канала в живых оставался только младший брат, Михаил Павлович (1804—1887). (Прим. ред.).

Вахонеев В.В. Пароходы XIX в. «Генерал Коцебу» и «Веста»: новейшие подводные открытия у берегов Западного Крыма



Некоторые из гостей путешествия на пароходе «Генерал Коцебу» к Суэцу, слева направо:

Константин Аполлонович Скальковский (1843—1906), горный инженер, историк горного дела, административный деятель и экономист, писатель-публицист; Николай Матвеевич Чихачёв (1830—1917), адмирал (в период путешествия к Суэцу — контр-адмирал) Российского Императорского Флота, генерал-адъютант, государственный деятель; Михаил Осипович Дюгамель (1812—1896), адмирал (в период путешествия к Суэцу — вице-адмирал, старший флагман Балтийского флота), кругосветный путешественник; Михаил Павлович Манганари (1804—1887), адмирал (в период путешествия к Суэцу — вице-адмирал), в 1863—1873 исполнял обязанности командира Севастопольского порта, главный командир Черноморского флота, гидрограф; Александр Алексеевич Киреев (23 октября (1833—1910), участник Крымской войны и подавления польского восстания, адъютант Вел. Кн. Константина Николаевича, гвардии полковник, с 1907 генерал от кавалерии, публицист, славянофил; в 1868 г. получил концессию на строительство Рыбинско-Осеченской (по его впоследствии утвержденному проекту, Рыбинско-Бологовской) железной дороги; Петр Карлович Щебальский (1810—1886), историк и публицист; Роберт Васильевич Орбинский (1834—1892), профессор Ришельевского лицея и Новороссийского университета, директор Одесского коммерческого училища, писатель

инженеров Тилло², барона Тизенгаузена³ и Романова⁴, строителя амурского телеграфа, мариниста И.К. Айвазовского, депутата военного министерства Н.Н. Мосолова⁵, учредителя Рыбинско-Бологовской железной дороги А.А. Киреева, отставного кавказского генерала Серебрякова⁶, начальника одесского таможенного округа С.А. Мордвинова⁷, П.К. Щебальского, корреспондента «Московских ведомостей», профессора Орбинского, князя Голицына⁸, графа Витгенштейна⁹ и др. Упомянул Скальковский и генерала Банкаса¹⁰ с капитаном Эплтоном [Скальковский 1873, с. 20—21].

² Речь, скорее всего, идет об Эдуарде Ивановиче Тилло (1820—1893), гидротехнике, инженер-генерале, председателе Строительного комитета Морского министерства. (Прим. ред.).

³ Барон Евгений Богданович Тизенгаузен (1817—1875) — морской инженер, генерал-лейтенант, строитель Кронштадтских доков. (Прим. ред.).

⁴ Дмитрий Иванович Романов (ум. в 1873) — военный инженер, журналист, автор многочисленных статей по географии, этнографии и экономике Восточной Сибири и Амурской области. Участник хивинской экспедиции Вел. Кн. Николая Константиновича. Создание амурского телеграфа считается основной заслугой Д.И. Романова. (Прим. ред.).

⁵ Николай Николаевич Мосолов (? — после 1874) — военный инженер, генерал-майор (в период путешествия к Суэцу — полковник), штаба 10-й пехотной дивизии (на 20.01.1867), начальник штаба Восточно-Сибирского военного округа. Участвовал в составлении Военно-статистического сборника за 1868 г. и в статистических трудах Военно-ученого комитета. После участия в мероприятиях по открытию Суэцкого канала опубликовал «Очерк вооруженных сил Египта, с чертежами» (Военный сборник, 1870). (Прим. ред.).

⁶ Речь, по-видимому, идет о Семёне Осиповиче Серебрякове (Арцагорцяне, ? — после 1869), генерал-майоре (с 1856), участнике Крымской войны, командире 1-й бригады Кавказских линейных батальонов, затем — 1-й бригады 20-й пехотной дивизии отдельного Кавказского армейского корпуса. (Прим. ред.).

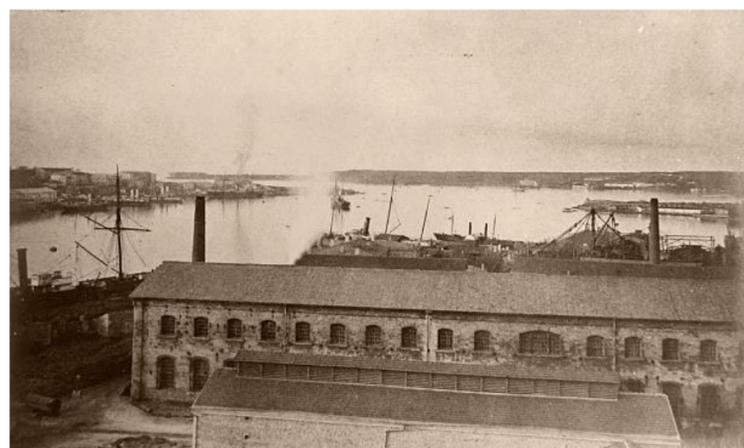
⁷ Семён Александрович Мордвинов (1825—1900) — высокопоставленный русский чиновник, сын сенатора А.Н. Мордвинова, действительный тайный советник, член Государственного совета Российской империи. Ко времени открытия Суэцкого канала — чиновник Министерства внутренних дел. (Прим. ред.).

⁸ По-видимому, речь идет о князе Юрии Николаевиче Голицыне (1823—1872), участнике Крымской войны, хоровом дирижере, композиторе, музыкальном критике. (Прим. ред.).

⁹ Сложно сказать, кого именно из российских подданных — представителей рода Сайн-Витгенштейн — имеет в виду Скальковский, однако к 1869 г. все они носили титулы светлейших князей. В.А. Соллогуб, в частности, пишет именно о князе Витгенштейне (Соллогуб В.А. Новый Египет: Публичные отчет и путевые впечатления. СПб., 1871. С. 71). Судя по упоминанию Соллогуба о гонках между английским судном и яхтой князя Витгенштейна, можно предположить, что речь идет о светлейшем князе Петре Львовиче Витгенштейне (Peter Dominikus Ludwig, Fürst zu Sayn und Wittgenstein, 1831—1887), тогда главе рода Сайн-Витгенштейн-Сайн, генерал-лейтенанте русской императорской армии, военном агенте во Франции, впоследствии участнике Русско-турецкой войны. (Прим. ред.).

¹⁰ Натаниэль Прентис Бэнкс (Банкс, Nathaniel Prentice Banks, 1816—1894) — американский военный и политик, ветеран Гражданской войны в США, генерал армии Союза во время Гражданской войны, спикер Палаты представителей. (Прим. ред.).

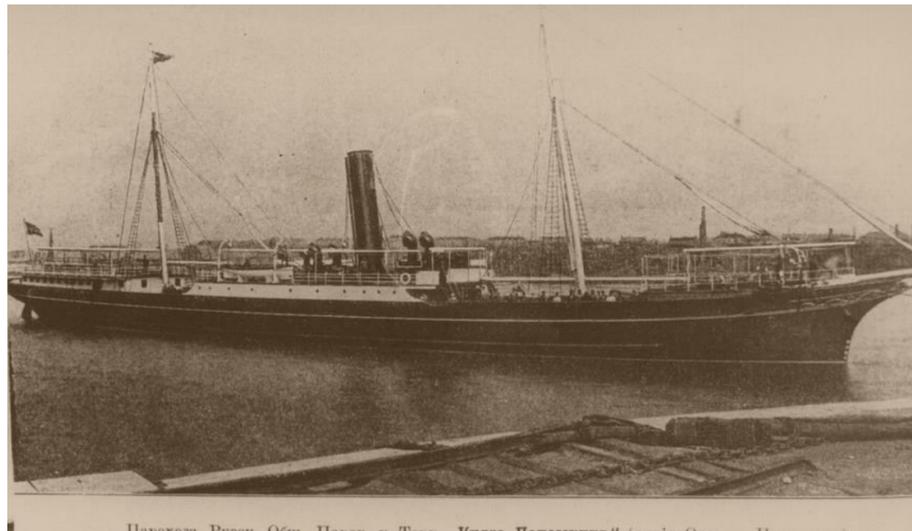
В 1884 г. пароход «Генерал Коцебу» (исключая корпус) был капитально перестроен на верфи РОПиТ в Севастополе. По состоянию на 1 января 1887 г. в порту приписки Одесса пароход числился под № 238 [Трифонов, Лемачко 2009, с. 37].



Вид корпусов судовой верфи завода РОПиТ. Фото второй половины XIX в.

Вахонеев В.В. Пароходы XIX в. «Генерал Коцебу» и «Веста»: новейшие подводные открытия у берегов Западного Крыма

В 1893 г. пароход столкнулся с пароходом РОПиТ «Князь Потемкин» в Днепровско-Бугском лимане и получил серьезные повреждения, исправление которых обошлось Обществу в большую сумму денег. В 1895 г. пароход был снова отремонтирован в севастопольском адмиралтействе. Устройство новой двойной палубы обошлось РОПиТу в 75 тысяч рублей.



Одновинтовой грузо-пассажирский пароход «Князь Потемкин» (РОПиТ).

Трагедия, в результате которой пароход затонул, случилась 16 апреля 1895 г. Печатная пресса того периода позволила выяснить все нюансы произошедшей аварии [Еще одна... 1895, с. 1–3]. В тот день пароход «Генерал Коцебу» вышел из Севастополя в Одессу после ремонта в севастопольском адмиралтействе РОПиТа. Пароход шел под командою капитана Скуфати порожняком, имея 40 человек команды и несколько человек случайных пассажиров.

В 12 милях от Тарханкутского маяка встречным курсом шел военный пароход «Пендераклия», захваченный во время последней русско-турецкой войны у турок. Его вахтенный офицер не сводил взгляда с левой стороны горизонта, ожидая, ожидая с минуты на минуту появление огня тарханкутского маяка. Спустя какое-то время огонь действительно появился в виде далекой звезды. К удивлению стоявшего офицера на рубке, огонь был не слева, а прямо по носу. Учтя расположение огня маяка и отмелей, военный транспорт взял вправо. Вахтенный принял в тумане огни «Генерала Коцебу» за маяк.



Военный транспорт «Пендераклия».
Фото второй половины XIX в.



Маяк на мысе Тарханкут.
Карта с сайта <http://coolshoff.ru/mobile/?p=619>

Столкновение произошло в 00:50. «Пендераклия» нанесла сильный удар в носовую часть «Коцебу», сама получив при этом серьезные пробоины. Но командир военного парохода, капитан 2-го ранга Уклонский, принял все меры к тому, чтобы спасти находившийся на «Коцебу» экипаж, и вся команда, за исключением трех матросов и двух пассажиров, была спасена.

В результате опроса спасшихся членов команды удалось установить, что когда пароходы приблизились уже на весьма близкое расстояние друг от друга ни с того, ни с другого парохода не было подано сигнальных свистков. На вахте «Коцебу» стоял помощник капитана. Сам капитан в это время, по рассказам матросов, спал в своей каюте. На вахте «Пендераклии» также стоял один из офицеров. За минуту до столкновения был отдан приказ застопорить машины на обоих пароходах, но «Пендераклия», шедшая в это время полным ходом, в силу инерции, двигалась вперед и со страшной силой бушпритом врезалась в носовую часть правого борта «Коцебу». Удар был настолько силен, что бушприт глубоко врезался в борт «Коцебу» и приподнял переднюю часть этого парохода вверх. Удар пришелся как раз в кубрик боцмана парохода Бондаренко, который был наповал убит. Кроме того, в этом же кубрике находился юнга парохода Мандров, которому ударом оторвало ноги, и он, истекая кровью, не мог выбраться из кубрика.

После столкновения на пароходах произошло страшное замешательство. Многие члены команд на обоих пароходах спали, но, разбуженные сильным толчком и треском, в отчаянии начали бегать по палубам. В первый момент столкновения было неизвестно, какой пароход находится в большей опасности.

Убедившись в неизбежности потопления, капитан «Коцебу» отдал приказ спустить шлюпки. Первая шлюпка была неудачно спущена. На второй разместился капитан парохода «Рюрик» Лазаревич (пароход «Рюрик» в тот момент ремонтировался в Севастополе, а его капитан отправился в отпуск к семье в Одессу). Вместе с Лазаревичем села в ту же шлюпку женщина, находившаяся в числе случайных пассажиров «Коцебу». Шлюпка, не успев отчалить от парохода, водоворотом была прибита к корпусу «Коцебу» и при погружении парохода потоплена.

Вахонеев В.В. Пароходы XIX в. «Генерал Коцебу» и «Веста»: новейшие подводные открытия у берегов Западного Крыма

У женщины был спасательный пояс, но Лазаревич вырвал его у нее, однако оба погибли в пучине водоворота. Одновременно с «Коцебу» были спущены все шлюпки и с «Пендераклии». Хотя пробоины «Пендераклии» оказались весьма серьезными, тем не менее, у командира была твердая уверенность в том, что его судну не грозит опасность потопления, и все усилия его были направлены к тому, чтобы спасти экипаж «Коцебу». За исключением Лазаревича и неизвестной женщины, а также боцмана и юнги, оставшихся в кубрике, погиб еще кок Лазарчук. Весь остальной экипаж и 2 пассажира были взяты на борт «Пендераклии». «Коцебу» же продержался на воде около 20 минут и затем пошел ко дну, погружаясь носовой частью.

Пока пароход погружался в воду, спасавшие слышали душу раздирающие крики юнги Мандрова, который, лишившись ног, не мог выбраться из кубрика и тщетно молил он о помощи, т.к. вода начала заливать кубрик и в него нельзя было уже проникнуть.

Когда экипаж «Коцебу» был уже на палубе «Пендераклии», спустя полчаса, к месту катастрофы начал приближаться пассажирский пароход «Петр», шедший из Севастополя в Одессу. На «Пендераклии» зажгли ракеты и фальшфейера, которые заставили пароход «Петр» поспешить на помощь. По приходу «Петра», с него тотчас были спущены все шлюпки с целью поднятия утопленников, если таковые окажутся. Шлюпки курсировали вплоть до рассвета, но ни одного трупа не было замечено на воде. В виду этого, пароходы решили сняться, причем, по просьбе командира «Пендераклии», пароход «Петр», в виду ненадежного положения поврежденного судна, сопровождал последнее до Акмечетской бухты, где военное судно остановилось заделывать пробоины. «Петр» же, забрав всех спасенных с «Коцебу», направился в Одессу.

Более года длился судово-процесс по результатам аварии. В итоге, в решении суда № 94 (Петергоф, 5-го августа 1896 г.) указано:

«... По Высочайше утвержденному решению Главного Военно-Морского Суда по делу о столкновении транспорта "Пендераклия" с пароходом Русского общества пароходства и торговли "Генерал Коцебу" определено: бывшего командира транспорта, капитана 2-го ранга Уклонского, мичмана Саблина, поручика корпуса флотских штурманов Гурина и шкипера дальнего плавания Торубаева, приговоренных военно-морским судом Севастопольского порта: капитан 2-го ранга Уклонский — к выговору в приказе, мичман Саблин — к содержанию на гауптвахте на пять недель, поручик Гурин — к содержанию на гауптвахте на семь дней, и шкипер Торубаев — к заключению в тюрьме на три месяца, освободить, за силою 1 п. XIII ст. Всемиловейшего Манифеста от 14-го мая сего года и 9 ст. приказа по Морскому ведомству от того же числа, за № 72, от означенных наказаний, подвергнув капитана 2-го ранга Уклонского, мичмана Саблина и шкипера Торубаева, согласно приговору, лишь церковному покаянию по усмотрению духовного начальства. Бывшего же капитана парохода "Генерал Коцебу", вольного штурмана Скуфати, считать по суду оправданным» [РГАВМФ, ф. 1025, оп. 1, ед. хр. 36].

Лишь спустя почти 120 лет место гибели парохода будет найдено к западу от полуострова Тарханкут за границей 12-мильной зоны подводной экспедицией под руководством М.В. Шевчука.

Судно лежит на ровном киле на глубине 44 м. Носовая часть сильно разрушена от верхней палубы до уреза погружения в грунт. В носовой части верхней палубы виден брашпиль, перед ним лежит якорь стоп-анкер. Носовое помещение надстройки без стекол, до половины заполнено ракушкой и илом. Световой люк в нижнее помещение носовой части открыт, виден большой стол, над столом на подволоке висит люстра. Рубка отсутствует. Возможно, она снесена рыбаками-тралерами, остатки которых с сетями прослеживаются вдоль всего корпуса судна. С левого и правого бортов в средней части расположены гребные колеса, между ними палуба проломлена. В проломе видны механизмы крепления гребных колес.



1



2



3



4

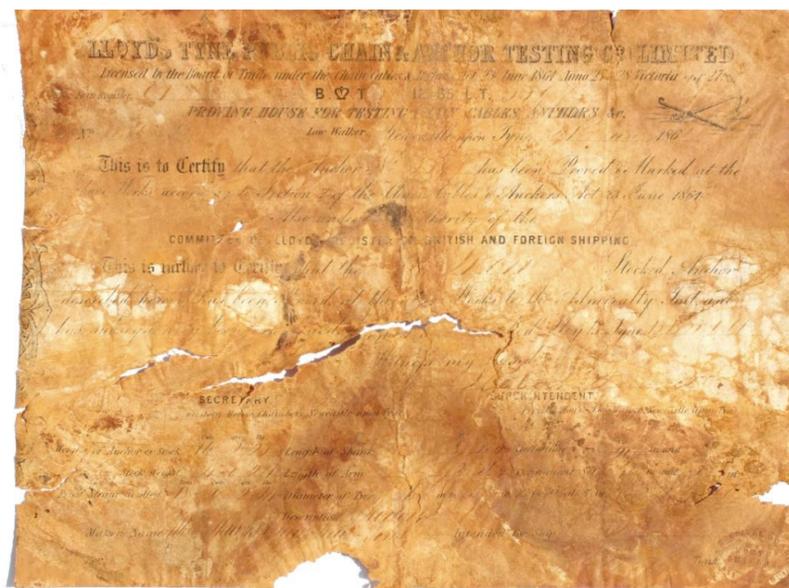
На месте гибели парохода «Генерал Коцебу»:

1 — каюты, 2 — штурвал в капитанской рубке, 3 — коридоры затонувшего парохода, 4 — плитка «Минтон» на палубе.

Вахонеев В.В. Пароходы XIX в. «Генерал Коцебу» и «Веста»: новейшие подводные открытия у берегов Западного Крыма

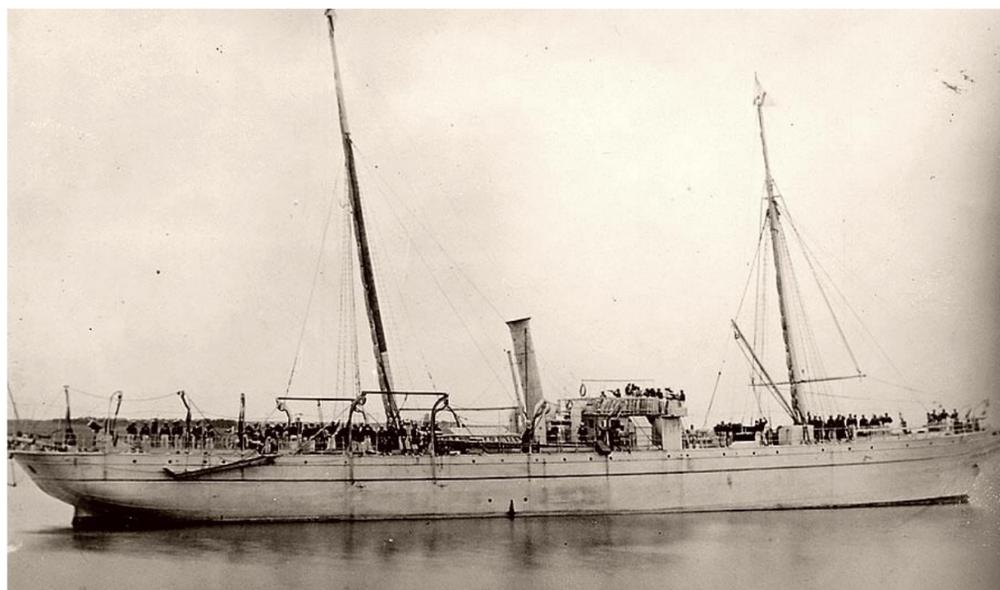
В котельное и машинное отделения открыт люк. Дымовая труба сорвана и лежит по левому борту судна. Кормовая надстройка полностью разрушена. Корма полукруглая, просматривается перо руля. Кормовой трюм открыт. Вход-спуск в пассажирские каюты свободен. В проходе за трапом фиксируется обрушение досок. Некоторые каюты открыты, просматриваются шкафы, кровати, умывальники. В салоне фрагменты мебели раскиданы по всему периметру. Вокруг всего корпуса судна просматриваются фрагменты надстроек, рубки. Корпус не менее чем на 4 м ушел в ил. Во многих местах палуба проломлена.

Со дна была поднята небольшая коллекция отдельно лежащих предметов, среди которых можно выделить фрагмент палубной плитки Минтона, сертификат Ллойда на якоря и цепи, столовые посеребренные приборы. Все предметы после реставрации включены в фондовое собрание ГБУ РК «Черноморский центр подводных исследований» и находятся в феодосийском филиале Центра.



Страховой сертификат на якоря и цепи Ллойда. 1867 г.

В октябре 2015 г. в 16 км от берега к юго-западу от м. Тарханкут сотрудниками Черноморского центра подводных исследований под рук. М.В. Шевчука было обнаружено место кораблекрушения деревянного судна. Сопоставив координаты находки и учтя возможный период существования затонувшего судна, на основе архивных материалов был сделан вывод, что данным объектом является знаменитый пароход «Веста» [Вахонеев 2016, с. 50–52]. В 2016 г. на месте гибели парохода были проведены первые масштабные археологические исследования.



Пароход «Веста». Фото 1880-х гг.



Командир парохода «Весты» флигель-адъютант, капитан 2-го ранга
Н. М. БАРАНОВЪ.
(Рисовал П. Ф. Борель, гравир. И. Матюшкин).

Командир парохода «Веста» капитан-лейтенант (впоследствии генерал-лейтенант) Николай Михайлович Баранов (1837–1901), участник Крымской войны, на службе в РОПит (1858) и Военно-морском флоте, после отставки — губернатор Ковно, Архангельска и Нижнего Новгорода, градоначальник С.-Петербурга; изобретатель винтовки системы Баранова обр. 1869 г. Гравюра И. Матюшина по рис. П.Ф. Бореля

Пароход был построен для английской фирмы *Robinson & Co* в 1856 г. на судовой верфи *J.B. Palmer* в Ньюкасле (Англия). По классу он был винтовым трехпалубным товаро-пассажирским и первоначально именовался «Norma». Однако в конце 1858 г. прежний владелец по невыясненным причинам продал пароход Русскому обществу пароходства и торговли ОПит). Судно, вскоре получившее наименование «Веста», прибыло из Англии в новый порт приписки — Одессу. В 1865 г. «Веста» прошла капитальный ремонт как по корпусу и механизмам, так и по внутренней отделке. В 1874 г. на судне установили новую паровую машину мощностью 130 н.л.с.

Общие характеристики судна были следующими: водоизмещение 1800 т, вместимость 894,59 брт, длина 62,1 м, ширина 8,3 м, осадка 4,6 м, скорость —12 уз, число пассажиров —250 [Трифонов, Лемачко 2009, с. 23–24].

С началом новой русско-турецкой войны 1877–1878 гг. Черноморский флот практически отсутствовал, что явилось одним из следствий

Вахонеев В.В. Пароходы XIX в. «Генерал Коцебу» и «Веста»: новейшие подводные открытия у берегов Западного Крыма

проигрыша в Крымской войне. К тому времени существовало несколько взглядов на то, как необходимо вести морскую войну с турками на Черном море. Одни сторонники считали, что флот нужно укрепить плавучими круглыми крепостями, т.н. «поповками». Другая партия считала, что на период войны можно использовать гражданские суда, оснастив их соответствующим вооружением и превратив в крейсера. Так, РОПит к началу войны поставил флоту 10 своих шхун и 5 пароходов, в т.ч. «Весту» [Березовский, Доценко и др. 1993, с. 197].

12 апреля 1877 г. «Весту» зачислили в состав Черноморского флота как пароход активной обороны с вооружением из пяти 152-мм мортир, двух 107-мм, одного 87-мм орудия и двух 44-мм скорострельных орудий Энгстрема, а также шестовых и буксируемых мин и двух паровых катеров, приспособленных к применению мин.

Под командованием капитан-лейтенанта Н.М. Баранова [Руководители... 2003, с. 221–222; Федорченко 2003, с. 95; Шигин 2015] «Веста» произвела ряд смелых операций у берегов Турции.

11 июля 1877 г., выйдя из Одессы для крейсерства у берегов Добруджи у Кюстенджи (Констанца), «Веста» встретила турецкий броненосный корвет «Фетхи-Буленд». Несмотря на то, что командир имел приказ не вступать в бой с превосходящим противником, броненосец был принят за гражданское судно или военный транспорт [Доценко 1999, с. 125]. «Фетхи-Буленд», имея превосходство в вооружении, скорости и бронировании открыл огонь из крупных башенных орудий. «Веста» в данной ситуации попыталась выйти из-под обстрела, но большая скорость турецкого корабля привела к затяжному бою. Имея более сильный кормовой огонь, «Веста» начала маневрирование, не давая «Фетхи-Буленду» использовать мощную бортовую артиллерию. В тоже время огонь «Весты» удерживал быстроходного противника от сближения и предотвратил возможность нанесения таранного удара.



Боголюбов А.П. Бой парохода «Веста» с турецким броненосцем «Фетхи-Бутленд» в Чёрном море 11 июля 1877 года. 1878



Судковский Р.Г. Бой парохода «Веста» с турецким броненосцем «Фетхи-Буленд» в Чёрном море 11 июля 1877 года. 1881



Айвазовский И.К. Бой парохода «Веста» с турецким броненосцем «Фетхи-Буленд». 1887

Турецкие броненосцы в то время строились в основном в Англии и обладали превосходными боевыми качествами. Эти современные корабли имели толстую бортовую броню и сильную артиллерию в бронированных башнях. «Веста» же, обычный торговый пароход, вообще не имела брони, толщина ее железной обшивки корпуса была всего 2,2 см, а артиллерия состояла из орудий малого калибра и мортир, предназначенных только для ближнего боя.

Несколько раз корабли сближались до 2–3 кабельтовых, что позволяло «Весте» вести ружейный огонь [Доценко 1999, с. 125]. Экипаж парохода, несмотря на большие потери, повреждения судна и артиллерии, сражался с редким мужеством, заставив современников сравнивать этот бой 20-летнего парохода с подвигом брига «Меркурий». После нескольких пробоин, повреждения руля и вывода из строя двух мортир, «Веста» нанесла значительный урон противнику. Удачный снаряд, пущенный лейтенантом З.П. Рожественским (впоследствии командующий 2-ой Тихоокеанской эскадрой, погибшей в Цусимском сражении), вывел из строя одно из носовых башенных орудий противника и произвел сильный пожар. Вскоре неприятель замедлил ход, а затем, отказавшись от продолжения боя, повернул к Кюстенджи.



Зиновий Петрович Рожественский (1848–1909), произведенный в звание капитан-лейтенанта и награжденный орденом Святого Георгия 4-й степени за участие в бою «Весты» против турецкого броненосца «Фетхи-Буленд».

Сильное утомление машинной команды и повреждения руля заставили Баранова отказаться от преследования, тем более что на горизонте появились дымы турецких судов [Чубинский 1994, с. 382].

На «Весте» были убиты 3 офицера и 9 нижних чинов, ранены — 4 офицера и около 20 нижних чинов. Погибших моряков похоронили 13 июля 1877 г. на Михайловском кладбище на Северной стороне. В 1886 г. на их братской могиле был сооружен памятник по проекту скульптора П.О. Брукальского — массивный четырехгранный крестообразный пилон, установленный на широком ступенчатом постаменте.

Вахонеев В.В. Пароходы XIX в. «Генерал Коцебу» и «Веста»: новейшие подводные открытия у берегов Западного Крыма

В основание пилона вмонтированы чугунные ядра. Орудийные стволы, напоминающие колонны, поддерживают пилон. На лицевой стороне памятника прямой выделен рельефный крест, под ним мемориальная доска с текстом, рассказывающим о подвиге экипажа «Весты». На боковых гранях памятные доски с именами двенадцати погибших. Общая высота памятника 5 м. Выполнен из гранита, орудийные стволы и доски — чугунные.



Общий вид братской могилы (слева) и памятник матросам, погибшим на «Весте» (справа).
Фото конца XIX — начала XX в.

26—27 августа 1877 г. «Веста» совместно с пароходом «Владимир» участвовала в оказании помощи Сочинскому отряду генерала Шелковникова по перевозке раненых и больных из разных пунктов Кавказского побережья в Новороссийск, несмотря на присутствие в этих водах турецких броненосцев.

В 1878 г. для предполагавшегося минного заграждения у Босфора «Весту» переоборудовали в минный транспорт, устроив на корме поворотную шлюпбалку для сбрасывания мин на ходу. После окончания войны, 12 января 1878 г., «Весту» возвратили РОПиТ. По состоянию на 1 января 1887 г. в порту приписки Одесса пароход числился под № 209.

С «Вестой» также связан скандальный судовой процесс на почве сильно обострившихся после войны отношений между капитаном 2 ранга Н.М. Барановым и высшим морским начальством по поводу использования «поповок» и крейсеров. В процессе принял участие и З.П. Рождественский, обвинив своего бывшего командира в том, что на самом деле боя «Весты» с турецким броненосцем не было, а имело место лишь бегство парохода в течение 5,5 часов на скорости 13 узлов [Федорченко 2003, с. 95]. И хотя Баранов пытался доказать в суде абсурдность всех нападков и обвинений, до сих пор в литературе нередко всплывают версии, что боя не могло быть.

Анализ действий «Весты» во время боя показывает, что старый пароход действовал самым лучшим способом из возможных, не давая противнику напрямую поотпить или даже захватить судно. Более того, факт нанесения повреждения противнику считается общепризнанным.

5 ноября 1887 г. «Веста» следовала рейсом из Самсуна в Одессу. У мыса Тарханкут около 3 ч ночи в неё врезался в районе грот-мачты пароход «Синеус». «Веста» со всем экипажем (34 человека) погибла.

Место гибели парохода долгое время оставалось неизвестным. Лишь в сентябре 2015 г. при тренировочных погружениях сотрудниками Черноморского центра подводных исследований (М.В. Шевчук, С.С. Коломытов) под водой был проведён осмотр неизвестного ранее судна. Координаты объекта были получены из данных тралового рыболовства, где данная акватория фигурирует как участок с зацепами тралов. Таким образом было установлено, что место кораблекрушения находится на расстоянии 16 км от берега на юго-запад от мыса Тарханкут на глубине 52 м.

При погружении было проведено видеодокументирование объекта для дальнейшей его идентификации. Впоследствии идентификация объекта была произведена на основе видеозаписи носовой части затонувшего судна. Характерный нос с резным орнаментом соотносился с изображениями парохода «Веста» на полотнах маринистов А.П. Боголюбова, Р.Г. Судковского и И.К. Айвазовского.



Характерный нос парохода «Веста».
Детали полотен А.П. Боголюбова (слева), Р.Г. Судковского (в центре) и И.К. Айвазовского (справа)

Вахонеев В.В. Пароходы XIX в. «Генерал Коцебу» и «Веста»: новейшие подводные открытия у берегов Западного Крыма

В ходе подводных обследований места гибели парохода в апреле 2016 г. была проведена гидроакустическая съемка дна. На полученной сонограмме чётко фиксируются остатки кораблекрушения на ровном грунте.



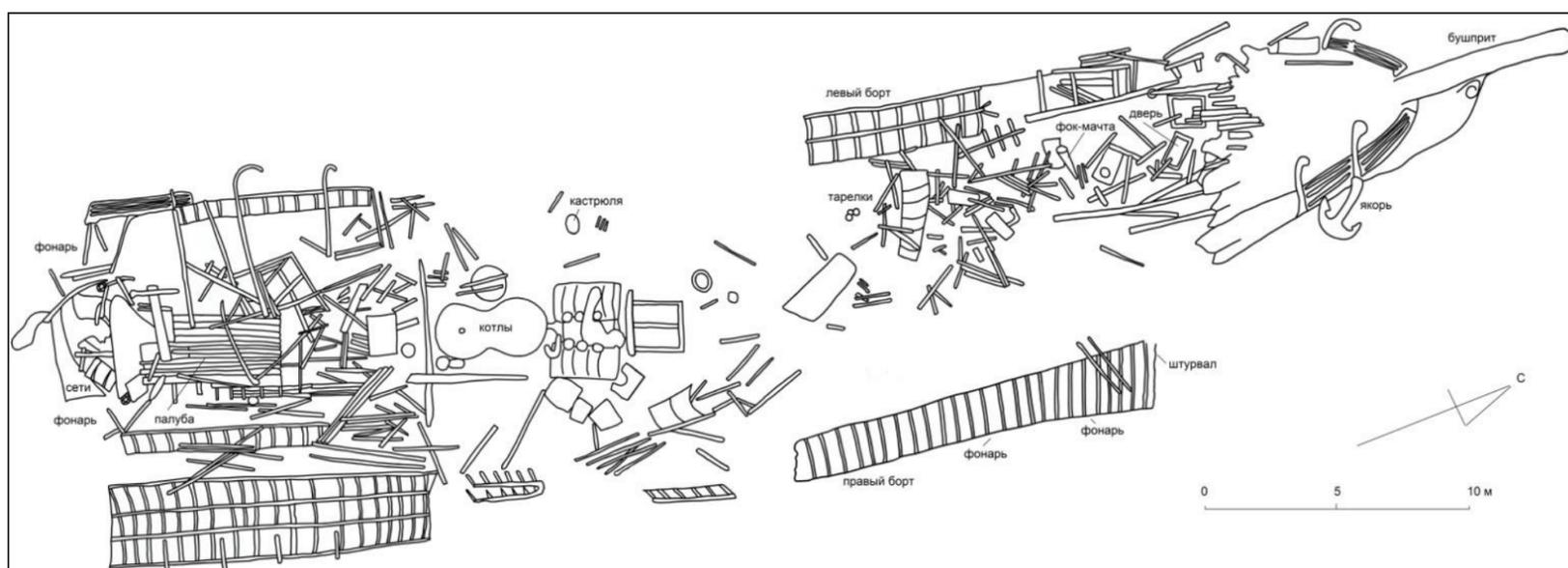
Сонограммы места гибели парохода «Веста»

В ходе данных работ была проведена подводная разведка с использованием телеуправляемого подводного аппарата «Гном-супер». На дне фиксировались многочисленные завалы, корпус затонувшего судна очень развален. Вдоль правого борта с внешней стороны обшивки судна зафиксированы остатки рубки со штурвалом.



Штурвал «Весты», обнаруженный ТПА «Гном-супер».

Летние работы включали детальный осмотр кораблекрушения, составление его фотомозаики и общего плана.



Общий план кораблекрушения «Весты»

Кораблекрушение представлено сильно разрушенным остовом судна. Размер кораблекрушения на дне составил 58×14 м. При этом кормовая часть сильно заилена и разрушена. Носовая часть немного смещена относительно центральной оси затонувшего судна.

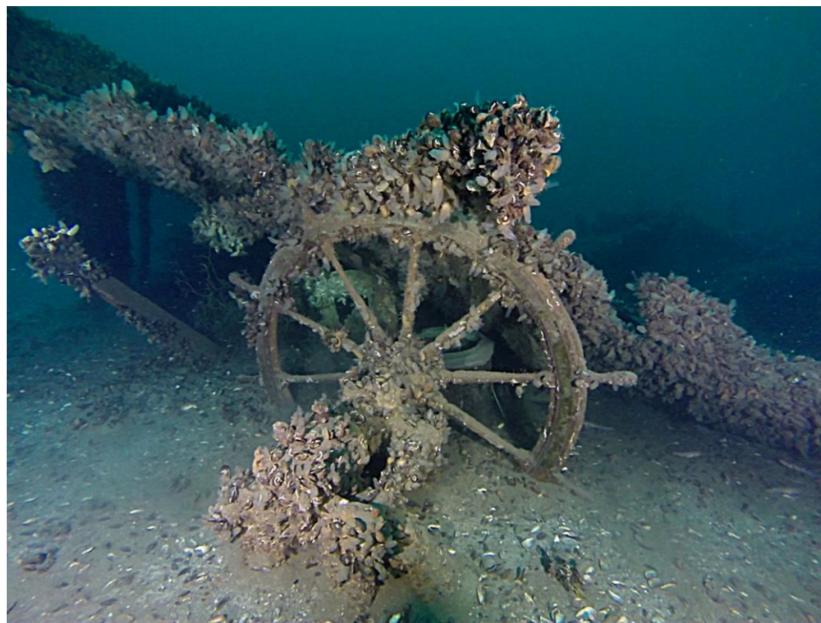
Вахонеев В.В. Пароходы XIX в. «Генерал Коцебу» и «Веста»: новейшие подводные открытия у берегов Западного Крыма

Нос затонувшего судна, размерами 9×5 м, отломан и лежит на левом борту. Он оканчивается характерным бушпритом. По правому выступающему борту под бушпритом прослеживаются следы резного орнамента украшения борта. На штатном месте по правому борту зафиксирован адмиралтейский якорь, а на баке — сильно обросшая лебедка. Вдоль бортов носовой части парохода сохранились остатки леерного ограждения и по две шлюпбалки с каждого борта. В месте разлома носа и остальной части судна имеется доступ в часть внутренних помещений носа, в т.ч. в носовой кубрик, но ввиду аварийности участка осмотр внутри не проводился. Возвышение носа над дном составляет более 4 м.



Носовая часть «Весты» с бушпритом.

Участок от носа до котлов имеет наибольшие разрушения: палуба и надстройка полностью уничтожены, борта раскрыты наружу. Правый борт отстоит от основного массива развала носовой части судна на расстоянии от 2 до 3 м и представлен массивным крупным фрагментом борта со шпангоутами наружу, лежащим на дне под углом до 40°. Под его обломанным краем со стороны носовой части судна обнаружены остатки сильно заиленной капитанской рубки, представленной целым штурвалом с механизмом, тумбы для компаса. На поверхность был поднят как сам корпус компаса, так и его детали: пеленгатор, защитная крышка и два свечных фонаря для подсветки компаса. Один из фонарей был поднят в комплекте с подсвечником. Второй подсвечник не обнаружен.



Остатки капитанской рубки под правым бортом: штурвал и фрагменты компаса.

На расстоянии 3 м в сторону кормы под бортом с внешней стороны на грунте зафиксирован сигнальный бортовой фонарь, далее — палубный осветительный керосиновый фонарь. Оба фонаря впоследствии были подняты на поверхность.

Левый борт также сложен наружу и местами сохранил леерное ограждение. На заваленном фрагменте борта в одном месте сохранился целый иллюминатор.

На участке от фрагмента носа до середины кораблекрушения между бортами фиксируются массивные тяжело идентифицируемые завалы. Среди отдельных элементов можно отметить нижнюю часть обломанной фок-мачты, фрагмент якорной цепи под ней, целую прямоугольную дверь и ножку стола.

Далее в сторону кормы на участке вдоль левого борта на поверхности дна обнаружены два стеклянных стакана, латунная ступа с двумя ушками и скопление фаянсовых столовых тарелок. Судя по компактности распространения находок, имеющих столовую принадлежность, следует предположить нахождение на этом участке камбуза или кают-компания.

Всего на данном участке на грунте обнаружено и поднято на поверхность 9 фаянсовых тарелок. Все они имеют на лицевой части маркировку РОПиТа: гюйс с изображением двуглавого орла (на семи тарелках гюйс развернут влево, на двух — вправо). На трёх тарелках присутствуют клейма заводов изготовителей. Одна тарелка французского производства с овальным трехстрочным клеймом на дне: E. MUSSURI DE ROZAN / RUE VACON / MARSIELLE. Две тарелки имеют клеймо фабрики Кузнецова в Дулеве.

Стеклянные цилиндрические стаканы с внешней стороны имеют гравировку два скрещенных якоря — один из распространенных символов РОПиТа.

Вахонеев В.В. Пароходы XIX в. «Генерал Коцебу» и «Веста»: новейшие подводные открытия у берегов Западного Крыма

Центральная часть судна подверглась наибольшим разрушениям. На участке длиной 15 м с обоих бортов отсутствует обшивка. По-видимому, данный участок подвергся максимальному разрушению вследствие прохождения по нему трала. При этом обрывки сетей и кухтылей от тралов фиксируются и на других участках затонувшего судна.

Машинное отделение представлено остатками двух сдвоенных крупных вертикально стоящих котлов, диаметром 2 м, вдоль корпуса судна и двух горизонтально лежащих котлов поперек корпуса. Вокруг котлов фиксируется большое количество отдельно лежащих рваных фрагментов обшивки. При этом со стороны кормы машина была отделена металлической перегородкой, нижняя часть которой также была зафиксирована.



Рабочий момент составления плана кораблекрушения в месте расположения машинного отделения и котлов.

На этом же участке среди завалов был зафиксирован керамический умывальник в столешнице. Умывальник по внутренней части имел роспись растительного орнамента синего цвета. Ввиду сложного завала данный предмет на поверхность поднят не был.

По левому борту от горизонтально лежащих цилиндров на ровном илистом дне выступает верхняя часть крупной овальной кастрюли, которая была оставлена на месте. Рядом лежала её крышка, поднятая на поверхность. После расчистки на крышке были зафиксированы две надписи: штамп «РОПТ» и граффито «ВАСИЛИЙ».

Гравировка «РОПТ» служит еще одним доказательством верной идентификации затонувшего судна как пароход «Веста», поскольку из всех судов РОПиТа, затонувших в Чёрном море, только два потерпели крушение у м. Тарханкут: винтовой пароход «Веста» и колесный пароход «Генерал Коцебу», обнаруженный сотрудниками Черноморского центра подводных исследований в 2013 г. северо-западнее мыса Тарханкут.

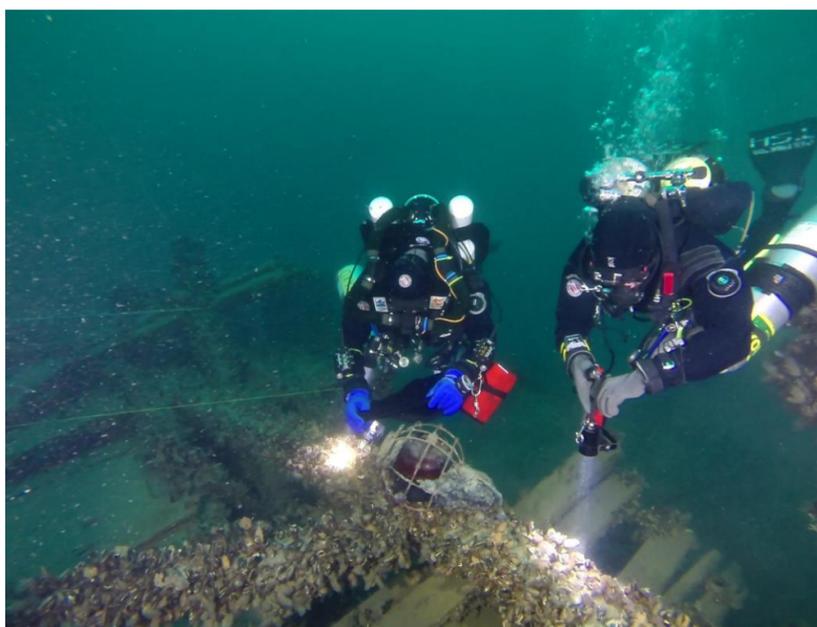
Оба борта кормовой части от машинного отделения до самой кормы также сложились наружу шпангоутами кверху. Вдоль правого борта на всем протяжении фиксируется несколько десятков крупных до 3 м досок палубы. Снаружи борта практически по всей протяженности зафиксированы остатки сети трала с кухтылями¹¹.

¹¹ Кухтыль — шар средних размеров (часто запаянный стеклянный) в веревочной оплетке, крепящийся к сетям и играющий роль поплавка. (Прим. ред.).

По левому же борту частично сохранилось леерное ограждение и две шлюпбалки.

Центральный участок кормовой части в сравнении с другими участками имеет лучшую сохранность. На участке, размерами 5х3 м, сохранился палубный настил, который обрывается со стороны кормы.

Следов борта кормы на грунте не обнаружено. На данном участке фиксируется несколько крупных фрагментов обшивки и обрывки сетей трала. С правого и левого бортов в завалах зафиксировано два сигнальных шаровидных фонаря красного цвета, производства, судя по маркировке, английской фирмы RIDSDALE.



Слева — сигнальный фонарь фирмы RIDSDALE.

Справа — подъем сигнального фонаря с места кораблекрушения «Весты».

Вахонеев В.В. Пароходы XIX в. «Генерал Коцебу» и «Веста»: новейшие подводные открытия у берегов Западного Крыма

Следует отметить, что остов затонувшего судна оказался в зоне активного тралового рыболовства. Неоднократные проходы тралов по нему привели к разрушению всех его надстроек и бортов. Не разрушенным тралами остался лишь нос парохода.

Таким образом, в результате проведенных работ 2016 г. был составлен план кораблекрушения, проведена идентификация отдельных завалов, а также поднято на поверхность несколько предметов, обладающих музейным значением. Находки дополнили коллекцию Музея подводной археологии Черноморского центра подводных исследований.

Дальнейшее планирование подводных исследований должно включать уточнение составленного плана и безопасного разбора завалов, наиболее перспективных в плане получаемой информации участков.

Обнаружение и исследование знаменитого парохода «Веста» спустя 130 лет после его гибели является, безусловно, важным событием в деле сохранения и популяризации подводного культурного наследия.

ЛИТЕРАТУРА

1. Российский государственный архив Военно-Морского Флота (РГАВМФ). Ф. 1025. Оп. 1. Ед. хр. 36.
2. Березовский Н.Ю., Доценко В.Д., Тюрин Б.П. Российский Императорский флот, 1696–1917. М.: Русский мир, 1996. 270 с.
3. Вахонеев В.В. Командир парохода «Веста» Н.М. Баранов: эпизод героической летописи Черноморского флота // Материалы IV Научно-практической конференции «Военно-исторические чтения. Симферополь: Бизнес-Информ, 2016. С. 50–52.
4. Доценко В.Д. Морские битвы России XVIII–XX вв. СПб.: Судостроение, 1999. 200 с.
5. Еще одна катастрофа у Тарханкута // Приазовский край. 1895. № 105. С. 31/
6. Руководители Санкт-Петербурга / Авт.-сост. Я.Н. Длуголенский, В.В. Берсенев, С.Л. Фирсов, С.З. Байкулова, В.М. Лурье, П.А. Каленов, В.А. Розенберг. СПб. – М.: Нева, Олма-пресс, 2003. 575 с.
7. Скальковский А.А. Русское общество пароходства и торговли 1857–1869 г. // Дерибасовская-Ришельевская: Одесский альманах. 2009. № 40. С. 6–19.
8. Скальковский К.А. Путевые впечатления в Испании, Египте, Аравии и Индии. 1869–1872. СПб., 1873. 326 с.
9. Степанов Д.А. Учреждение Русского общества пароходства и торговли (1856–1857 гг.) // Вестник Челябинского государственного университета. Серия История. 2011. Вып. 46. № 22 (237). С. 30–38.
10. Трифонов Ю.Н., Лемачко Б.В. Русское общество пароходства и торговли (РОПиТ), 1856–1932. СПб.: ЛеКо, 2009. 180 с.
11. Федорченко В.И. Императорский Дом. Выдающиеся сановники: Энциклопедия биографий. Т. 1. Красноярск: БОНУС, 2003. 672 с.
12. Чубинский В. Минная война // Морские сражения русского флота / Сост. В. Г. Опшюков. М.: Воениздат, 1994. С. 365–390.
13. Шигин В. Капитан-лейтенант Баранов. М.: Горизонт, 2015. 90 с.
14. Appleton N. *Russian Life and Society: as Seen in 1866-'69 by Appleton and Longfellow, Two Young Travelers from the United States of America, Who Had Been Officers in the Union Army, and a Journey to Russia with General Banks in 1869.* Boston, 1904. 312 p.
15. *London Times* 8 Sep. 1866: 6.
16. *Newcastle Courant* 14 Sep. 1866.

Цитирование по ГОСТ Р 7.0.11–2011:

Вахонеев, В. В. Пароходы XIX в. «Генерал Коцебу» и «Веста»: новейшие подводные открытия у берегов Западного Крыма [Электронный ресурс] / В.В. Вахонеев // Электронное научное издание Альманах Пространство и Время. — 2017. — Т. 14. — Вып. 1: Крымоведеление: пространство и время Крыма. — Стационарный сетевой адрес: 2227-9490e-aprov_e-ast14-1.2017.43.

NINETEENTH-CENTURY STEAMERS "GENERAL KOTZEBUE" AND "VESTA": THE NEWEST SUBMARINE DISCOVERIES OFF THE WESTERN CRIMEA COAST

Viktor V. Vakhoneev, Ph.D. (History), Deputy Director for Research at Black Sea Submarine Research Centre, Head of the Nautical Archaeology Department, Simferopol

ORCID ID <https://orcid.org/0000-0001-8845-0628>

E-mail: viktor-v-vakhoneev@j-spacetime.com; vvvkerch@mail.ru

The history of sunken ships, their identification and studying circumstances and artifacts of shipwreck is one of the most important and interesting research field of submarine archeology, especially in a place so rich in findings of this kind, like the Crimea.

My article is a brief overview of the history of two steamers owned by Russian Steam Navigation and Trading Company ("General Kotzebue" and "Vesta") that sank near the western coast of the Crimean Peninsula in the second half of the 19th century and which were found by Crimean submarine archaeologists in recent years. For the theoretical treatment, I used phenomenological and source analysis, hypothetico-deductive narrative methods, as well as methods of archaeological and historical reconstruction, while in the course of submarine archaeological research it was a set of special methods (such as underwater exploration and videographic studies using remotely piloted underwater observation vehicle, hydroacoustic recording and sonographic analysis, detailed survey of shipwreck place, compilation of its photo mosaic and mapping).

History of "General Kotzebue" and "Vesta" are integral to one of Suez Channel and Russo-Turkish War of 1877–1878. Thus, "General Kotzebue" was constructed in 1866 in England and was famous for its seaworthiness. It served the Black Sea lines. The steamer with Russian delegation on

Вахонеев В.В. Пароходы XIX в. «Генерал Коцебу» и «Веста»: новейшие подводные открытия
у берегов Западного Крыма

board (including the famous marine painter Ivan Aivazovsky), was the first vessel passed through the Suez Canal in 1869. This steamer was sunk at the West of the Cape Tarkhankut in 1895 at a depth of 44 m. Place of shipwreck was unknown before, and through this the vessel was saved from pillage. In 2013, "General Kotzebue" was examined by the employees of the Black Sea Submarine Research Centre. Some items were picked up from the ship and identified, and now they are stored in the funds in of the Center in Feodosia.

As to "Vesta", 11 Jul. 1877 (during Russo-Turkish War of 1877–1878) it was locked in the battle against Turkish armor-plated ship. After five-hour military clash, Russian steamer forced the enemy to retreat. The future admiral Zinovy Rozhestvensky actively participated in this naval battle and was awarded Order of St. George of the 4th class. Steamer commander Nikolay Baranov and steamer itself received Russian national fame. However, after this the scandal broke out: Lieutenant Rozhestvensky published an article, in which he described the naval battle as a 'shameful flight' and accused Captain Baranov of exaggerating the merits of "Vesta" (although Rozhestvensky himself did not abandon the Order). The trial began, and the unjustly accused Captain Baranov was dismissed.

In November 1887, "Vesta" sank after a collision with another steamer 16 km from the Cape Tarkhankut, where wrack of this steamer was found at the end of 2015.

I paid special attention to videographic studies of 2013–2016 and wreck identification (including by comparing "Vesta" foreship found underwater with its images in the pictures of famous Russian artists, contemporaries of the events).

I conclude that wrack of steamers "General Kotzebue" and "Vesta" are integral part of the cultural heritage of the Crimea, and their detection, identification and research are an important event in the conservation and promotion of Russian underwater cultural heritage. Further planning of underwater research should include refinement of the compiled plan and nonhazardous rearrangement of backlogs, especially in areas most promising in archaeological terms.

Keywords: steamer; Russian Steam Navigation and Trading Company (Russian S.N. & Tdg. Co.); inauguration of Suez Channel; Russo-Turkish War (1877–1878); shipwreck; wrack; submarine archaeological studies; videographing.

References:

1. Anonymous. "Yet Another Disaster in Tarkhankut." *Trans-Azov Region* [Rostov-on-Don] 105 1895: 31. (In Russian).
2. Appleton N. *Russian Life and Society: as Seen in 1866-'69 by Appleton and Longfellow, Two Young Travelers from the United States of America, Who Had Been Officers in the Union Army, and a Journey to Russia with General Banks in 1869*. Boston, 1904. 312 p.
3. Berezovsky N.Yu., Dotsenko V.D., Tyurin B.P. *The Russian Imperial Fleet, 1696 – 1917*. Moscow: Russkiy mir Publisher, 1996. 270 p. (In Russian).
4. Chubinsky V. "Mine War." *Marine Battles of Russian Navy*. Ed. V.G. Oppokov. Moscow: Voenizdat Publisher, 1994, pp. 365-390 (In Russian).
5. Dlugolensky Ya.N., Bersenev V.V., Firsov S.L., Baykulova S.Z., Lurie V.M., Kalenov P.A., Rozenberg V.A., eds. *The Leaders of St. Petersburg*. St. Petersburg and Moscow: Neva Publisher, 2003. 575 p. (In Russian).
6. Dotsenko V.D. *Russia's Marine Battles in 18th – 20th cc*. St. Petersburg: Sudostroenie Publisher, 1999. 200 p. (In Russian).
7. Fedorchenko V.I. *Imperial House. Biographic Encyclopaedia of Dignitaries*. Krasnoyarsk: BONUS Publisher, 2003, volume 1. 672 p. (In Russian).
8. *London Times* 8 Sep. 1866: 6.
9. *Newcastle Courant* 14 Sep. 1866.
10. *Russian State Archive of the Navy*, fund 1025, inventory 1, archival unit 36. (In Russian).
11. Shigin V. *Captain-Lieutenant Baranov*. Moscow: Gorizont Publisher, 2015. 90 p. (In Russian).
12. Skalkovsky K.A. "Russian Steam Navigation and Trading Company, 1857 – 1869." *Deribasivskaya – Rishelyevskaya: Odessa Almanac* 40 2009: 6–19. (In Russian).
13. Skalkovsky K.A. *Voyage Impressions in Spain, Egypt, Arabia and India. 1869 – 1872*. St. Petersburg, 1873. 326 p. (In Russian).
14. Stepanov D.A. "Establishment of the Russian Steam Navigation and Trading Company (1856–1857)." *Bulletin of Chelyabinsk State University, Series History* 46.22 (2011): 30–38. (In Russian).
15. Trifonov Yu.N., Lemachko B.V. *Russian Steam Navigation and Trading Company (Russian S.N. & Tdg. Co.), 1856 – 1932*. St. Petersburg: LeKo Publisher, 2009. 180p. (In Russian).
16. Vakhoneev V.V. "Nikolay Baranov, Commander of the Steamer "Vesta": Episode of the Black Sea Navy Fleet Heroic Chronicle." *Proceedings of the 4th Scientific and Practical Conference "Military-historical Readings"*. Simferopol: Biznes-Inform Publisher, 2016, pp. 50–52. (In Russian).

Cite MLA 7:

Vakhoneev, V. V. "Nineteenth-century Steamers "General Kotzebue" and "Vesta": The Newest Submarine Discoveries off the Western Crimea Coast." *Electronic Scientific Edition Almanac Space and Time* 14.1 ('Crimean Regional Studies: Space and Time of Crimea') (2017). Web. <2227-9490e-aprov_r_e-ast14-1.2017.43>. (In Russian).